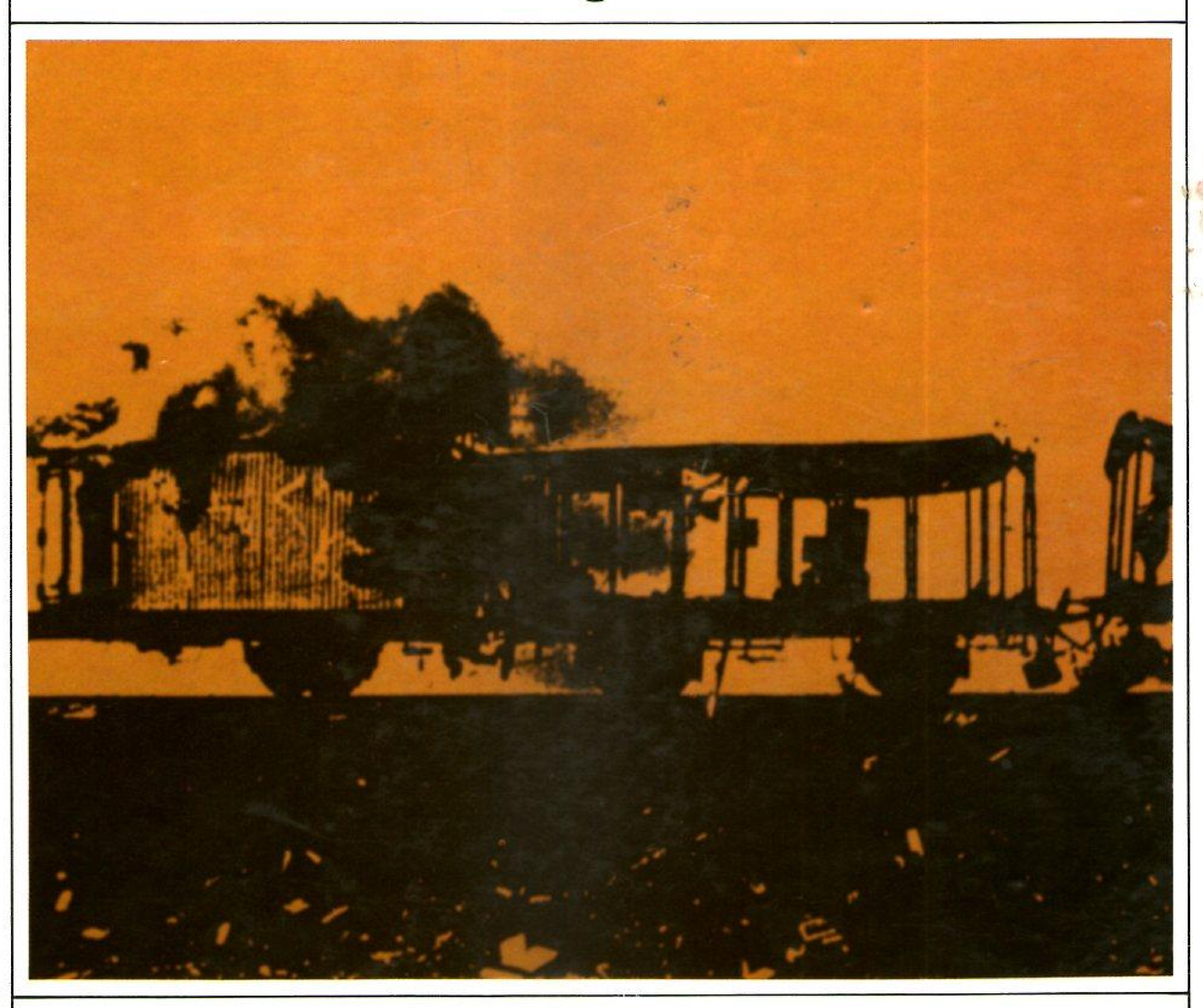
GRANDES GUERRAS DE NUESTRO TIEMPO

JANUSZ PIEKALKIEWICZ

ESPIAS, AGENTES Y SOLDADOS

3



BRUGUERA

GRANDES GUERRAS DE NUESTRO TIEMPO

Grandes guerras



JANUSZ PIEKALKIEWICZ

de nuestro tiempo

ESPIAS, AGENTES Y SOLDADOS (III)

Comandos secretos de 1944 a 1945

EDITORIAL BRUGUERA, S. A.
BARCELONA · BOGOTA · BUENOS AIRES · CARACAS · MEXICO

Título original:
SPIONE, AGENTEN, SOLDATEN. GEHEIME KOMMANDOS IM ZWEITEN WELTKRIEG

Revisión técnica de la edición española:
D. Carlos Fabiani, comandante de Ingenieros

1.ª ed. en 15 vols.: Enero, 1980

Printed in Spain - Impreso en España

Depósito legal: B. 35.305 - 1979 (III)

ISBN 84-02-06786-7 (III)
ISBN 84-02-06787-5 (Obra completa)

Impreso en los Talleres Gráficos de EDITORIAL BRUGUERA, S. A.
Carret. Nacional 152 Km 21,650. Parets del Vallès. Barcelona - 1980

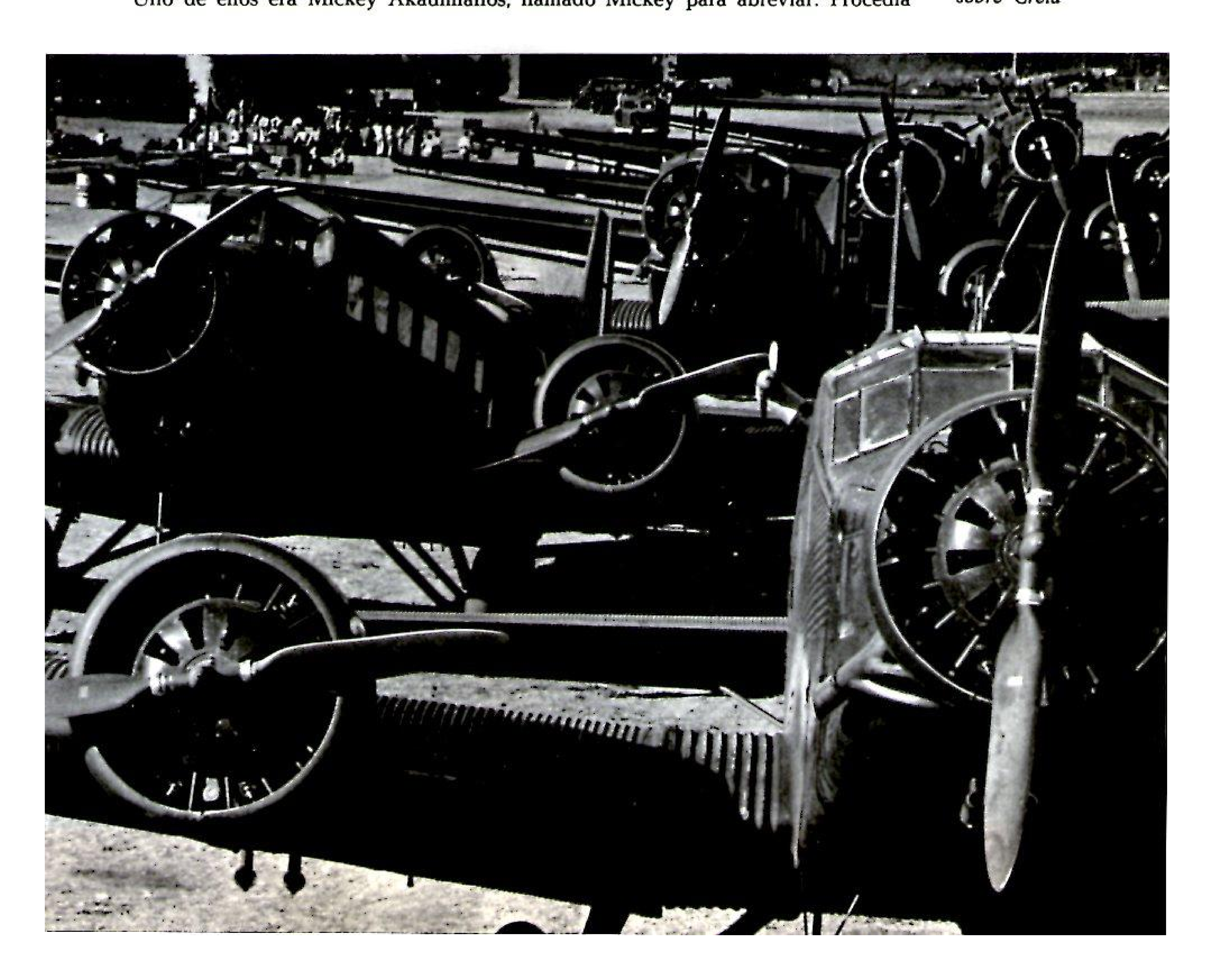
Secuestro en Creta

El 20 de mayo de 1941, más de 600 aparatos alemanes de transporte, cargados con fuerzas paracaidistas, volaban en dirección a la isla de Creta.
Esta isla, en la que se halla la cuna de Zeus, donde Icaro realizó su legendario vuelo, ha conocido cuatro conquistadores en su azarosa historia: romanos, árabes, venecianos y turcos.
Esta vez fueron los alemanes, y a los muchos mitos y leyendas de la isla aparecidos desde los tiempos de Homero, ha de añadirse otro: el del secuestro de un general alemán.

Creta, la gran isla griega, tiene unos 260 km de longitud por 60 de anchura, y sus habitantes no llegan al medio millón. Su litoral, poco accesible y escasamente custodiado por los alemanes, con numerosas calas ideales para acciones de comando, y sus montañas provistas de cuevas, ofrecían grandes posibilidades a los guerrilleros, debidamente asesorados por instructores británicos que el SOE enviaba por mar y por aire.

Cuando los paracaidistas alemanes apenas se habían organizado en la isla tras conquistarla, al otro lado del Mediterráneo, en Egipto, otros paracaidistas se entrenaban para lanzarse sobre Creta. El SOE estableció una delegación, llamada «Este», en El Cairo, donde se adiestraban los hombres destinados a operar en Grecia. Entre ellos se contaban varias docenas de jóvenes griegos que habían abandonado su isla natal después de muchas peripecias, y ahora, bajo la experta mirada de los oficiales ingleses, se convertían en perfectos agentes del SOE.
Uno de ellos era Mickey Akaumianos, llamado Mickey para abreviar. Procedía

Aviones de transporte alemanes antes de la operación sobre Creta



de Cnosos, y la casa de sus padres distaba muy poco de las ruinas del palacio del legendario rey Minos. Todavía más próxima a él se encontraba una hermosa villa, sin par en toda la isla: la mandó construir el arqueólogo británico sir Arthur Evans, descubridor del palacio de Minos, y la denominó Villa Ariadna.

En ella residía el comandante en jefe de la isla, general Friedrich Wilhelm Müller.

Un joven oficial inglés de 20 años, el comandante Patrick Leigh-Fermor, recibió en El Cairo, en enero de 1944, la orden de llevar a cabo una misión especial: secuestrar al general alemán Friedrich Wilhelm Müller, muy odiado por sus brutales medidas contra la población griega. El proyectado rapto no sólo significaría un fuerte golpe para la moral y el prestigio de las tropas alemanas en Creta, sino que contribuiría a sembrar en el mando alemán la idea de un posible desembarco aliado en la zona de los Balcanes.

La elección recayó en el joven Leigh-Fermor porque dominaba los idiomas griego y alemán. A su vez, él escogió para ayudarle al capitán de 18 años Stanley Moss, buen amigo suyo.

El 4 de febrero de1944, un bombardero «Wellington» despegaba del aeródromo de Bardia, en Egipto. A bordo viajaban Leigh-Fermor y Moss, y dos agentes griegos del SOE: Manoli Paterakis y Georgi Tyrakis.

Después de una hora de vuelo con bastante mal tiempo, divisaron la isla de Creta. Un comité de recepción les esperaba en la meseta de Lasition, en una especie de oasis entre agrestes montañas, llamado «valle de los 20.000 molinos de viento».

Al piloto le costó lo suyo encontrar la zona de lanzamiento. Leigh-Fermor fue el único que pudo saltar, pues luego una gran masa de nubes impidió la visibilidad. Tras varios intentos fallidos, el piloto decidió regresar a Bardia con los otros tres hombres que debían bajar a tierra. Leigh-Fermor descendió sobre la meseta de Lasition, siendo recibido por los patriotas griegos. Se le dio alojamiento en una cabaña, donde esperó inútilmente varias noches a sus compañeros y a la impedimenta, pues todo se había quedado en el avión.

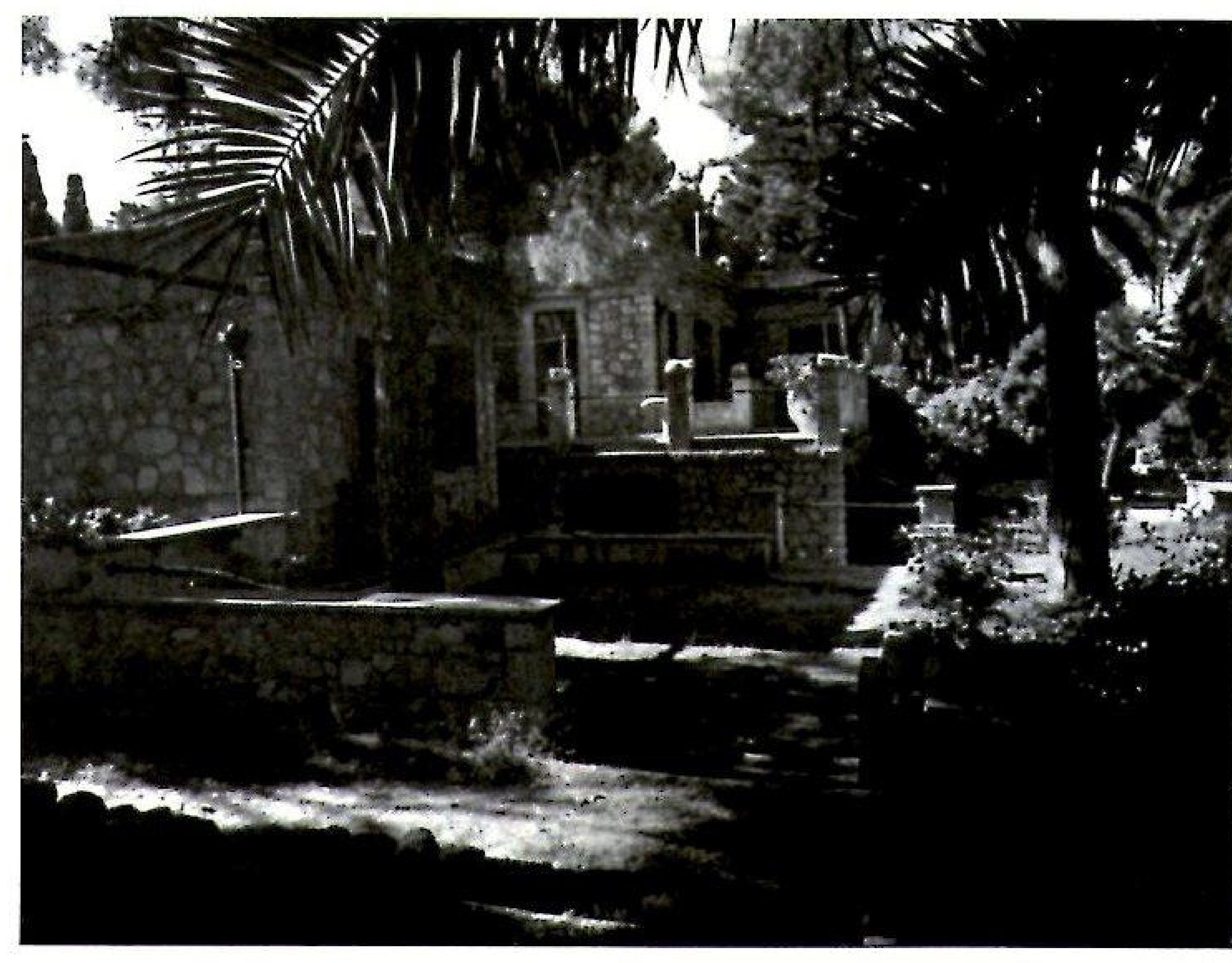


Mickey Akaumianos

Fotografías de la página 357: Arriba: Un bombardero «Wellington», con el que Leigh-Fermor se trasladó a Creta. Abajo: La altiplanicie de Lasithi, zona de lanzamiento

Izquierda: General Friedrich-Wilhelm Müller. Derecha: Villa Ariadna

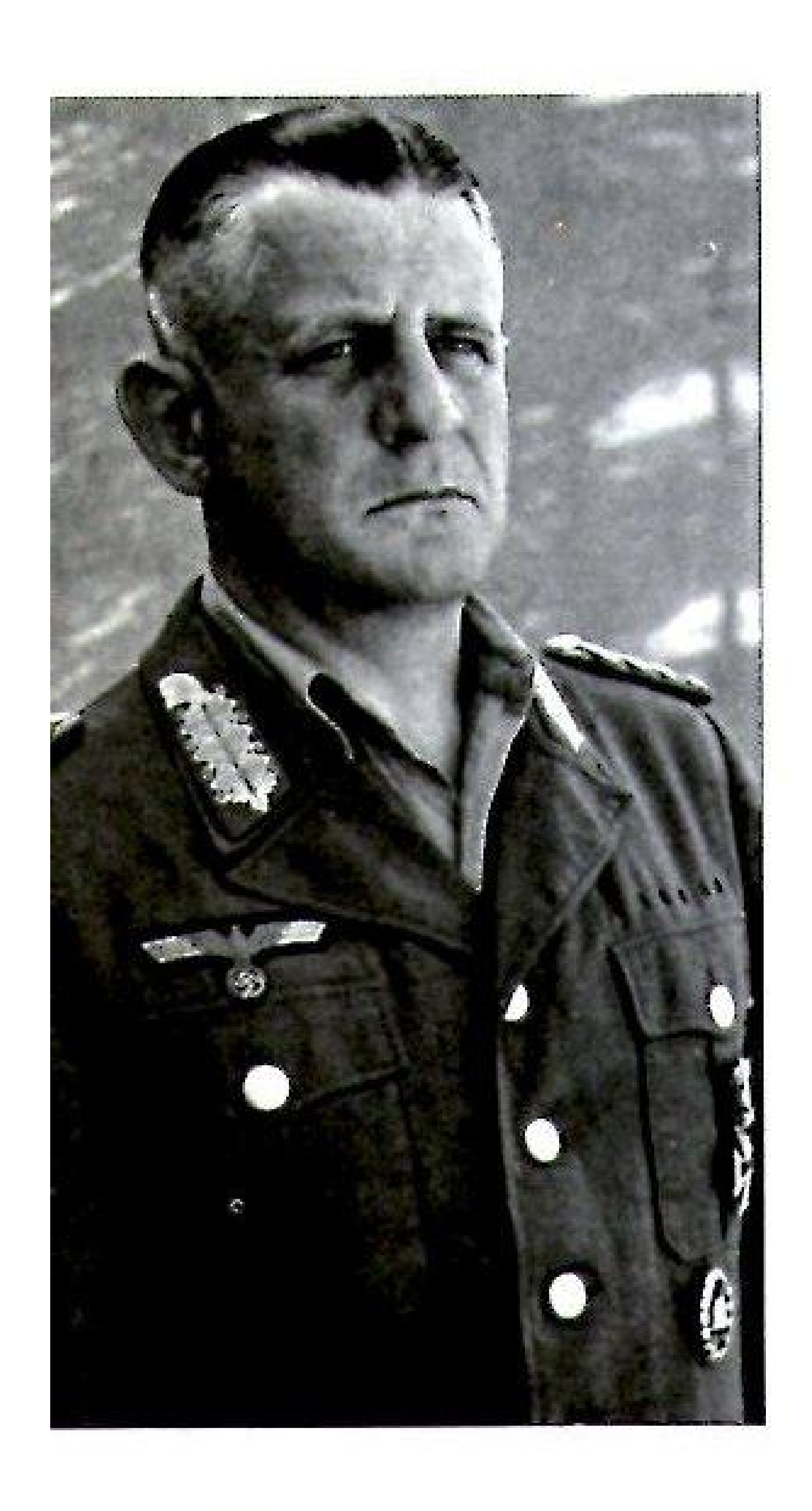


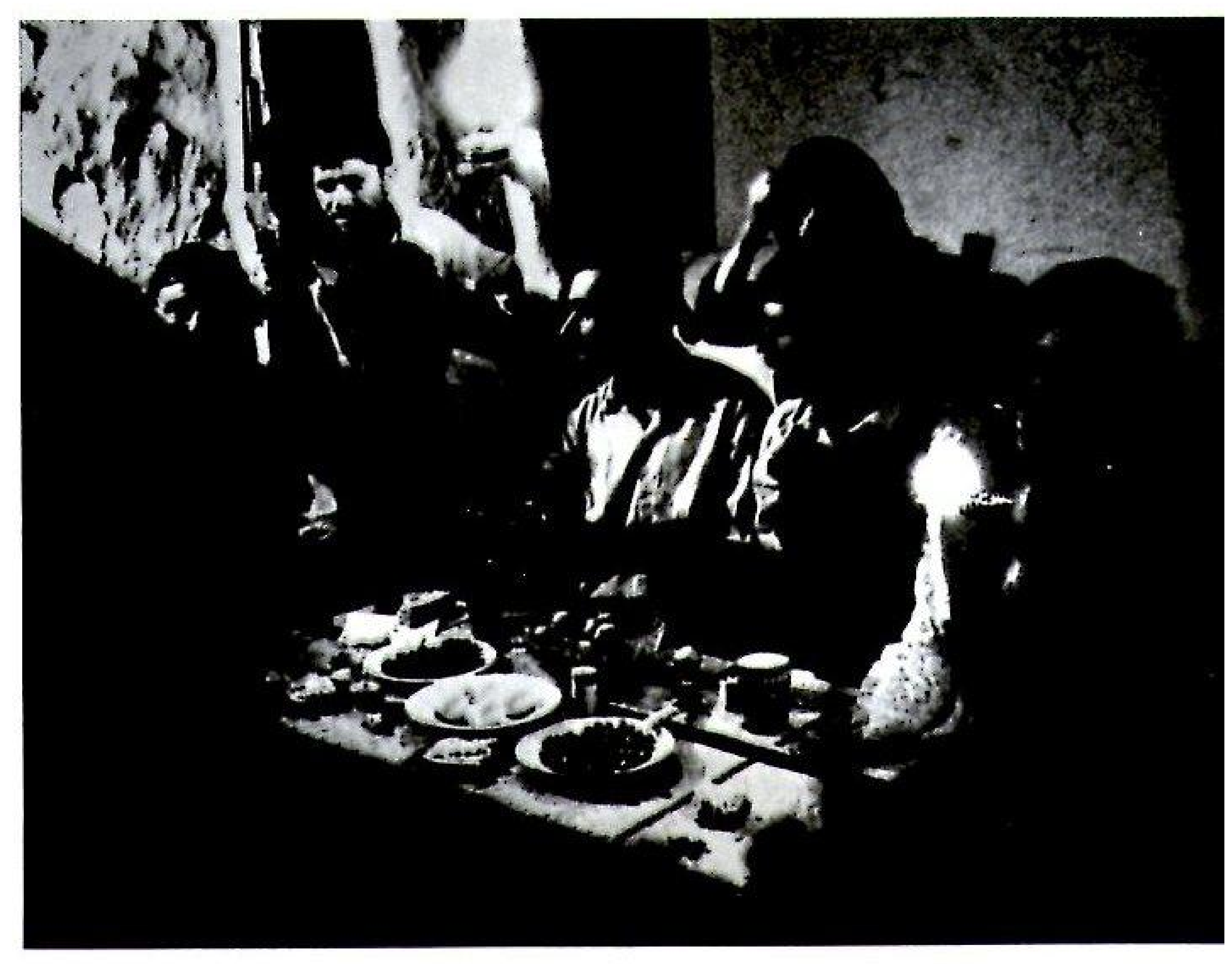


Pasaron varias semanas antes de que las condiciones atmosféricas permitieran un nuevo intento. Sin embargo, en esta ocasión flotaba una espesa niebla sobre la meseta, el piloto no vio las señales que le hacían desde tierra y, como la vez anterior, regresó al lugar de partida.
Después de dos meses de espera, Leigh-Fermor fue informado de que su camarada Moss y los griegos Manoli y Georgi serían desembarcados, por una lancha inglesa en el sur de la isla.
Acompañado por un grupo de patriotas, Leigh-Fermor se dirigió hacia la costa meridional, adonde llegó en la noche del 4 de abril de 1944. El grupo salvó la última cadena montañosa antes de llegar a la costa, después de dos penosas jornadas de marcha.
La lancha con los tres agentes se aproximó a la costa, desde donde se hizo la señal convenida. Hacía poco que los alemanes habían minado el sector, pero los incendios y los rebaños de ovejas habían provocado la explosión de muchas minas. Los puestos de vigilancia alemanes se encontraban a dos kilómetros, a ambos lados de la zona. La embarcación se aproximó a la playa, donde ya esperaban Leigh-Fermor y sus acompañantes. Los tres hombres alcanzaron la costa en un bote neumático.
Después del emocionado saludo, los recién llegados supieron que el general Müller se había ausentado de la isla un par de días antes. Le sucedió el también general Heinrich Kreipe, condecorado con la Cruz de Caballero, jefe de la 79.ª División de Infantería, transferido a Creta desde el frente oriental.
Leigh-Fermor y Moss decidieron secuestrar a dicho general. Por el momento, se refugiaron en las montañas con sus acompañantes; eligieron para ello la localidad de Kastamonitsa, a dos jornadas de marcha de la costa meridional, alojándose en el hogar de una familia campesina.
Se detuvieron al amanecer, ocultándose el resto del día en una colina próxima. Después de comer algo se durmieron hasta la noche, para continuar viaje hacia



Comandante Patrick Leigh-Fermor





Izquierda: General Heinrich Kreipe. Derecha: La primera mañana en Kastamonitsa



Kastamonitsa

Skonia, donde también se ocultaron durante el día. Allí fueron cordialmente recibidos en la vivienda de un gerrillero. En ella les aguardaba una mesa bien dispuesta. Según la costumbre griega, todos debían hacer lo mismo, por lo que al poco tiempo la reunión estaba más que animada. Entonces se inició un verdadero desfile: casi todo el pueblo acudió para saludar a los recién llegados; incluso los dos policías de la localidad ofrecieron sus servicios.

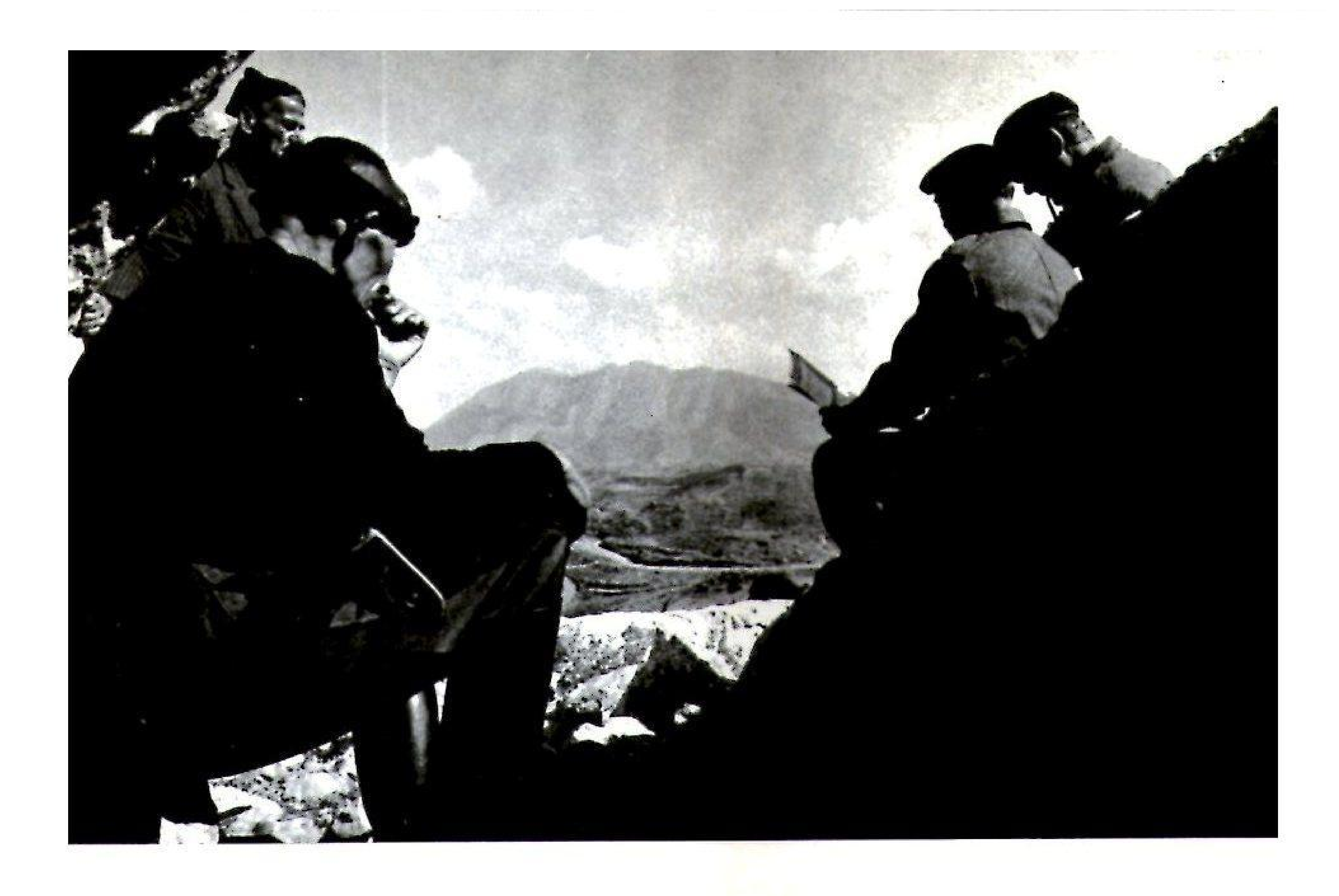
Mientras los lugareños se ocupaban en sus tareas cotidianas, los huéspedes descansaban hasta la diez de la noche. Al amanacer, y tras una dura marcha, llegaron a Kastamonitsa, pueblecito situado al pie de una alta montaña. Todo parecía estar en silencio cuando llegaron a la casa en que se ocultarían, pero también aquí se hallaba dispuesta la mesa; las ventanas se mantuvieron cerradas, y los miembros de la familia se turnaron montando guardia en el patio. Esta precaución no carecía de fundamento, ya que hacía poco tiempo que se había inaugurado en el pueblo una casa de reposo para los soldados alemanes.

Después de una opípara comida, en la que participaron los varones de la familia y varios guerrilleros, los huéspedes se retiraron a descansar.

Al día siguiente llegó a Kastamonitsa el agente principal del SOE en Creta, Mickey Akaumianos, a quien todos envidiaban porque podía viajar en el autobús procedente de Heraclión, capital de la isla. El padre de Mickey había caído luchando contra los alemanes, y su hijo desempeñaba el papel más importante en la aventura.

Se acordó que Mickey se trasladaría a Heraclión junto con Leigh-Fermor, a fin de explorar el terreno, mientras los guerrilleros se refugiaban en las montañas cercanas a Kastamonitsa, donde instalarían el cuartel general, base de futuras operaciones.

Mickey proporcionó documentos falsos a todos, y juntos estudiaron los mapas y los informes. Tras varias horas de marcha, Moss y su hombres llegaron a una



La cueva desde la que se domina Kastamonitsa

cueva situada en una ladera desde la que se dominaba la población. El refugio tenía dos metros de ancho por un metro veinte de altura, y su interior resultaba bastante cómodo. A unos 100 metros de la cueva brotaba un manantial y, aun cuando disponían de suficientes víveres, uno de los guerrilleros iba al pueblo todas las mañanas en busca de pan tierno. Los habitantes de la cueva recibían frecuentes visitas, en su mayoría pastores, que se enorgullecían de obsequiarles con vino, queso y carne. Como también ofrecían sus servicios, se les utilizó como guías montañeros y como enlaces.

Entretanto, Leigh-Fermor y Mickey, disfrazados de campesinos, habían llegado a su destino. Lo hicieron en autobús hasta Heraclión, sin pasar ningún control, y luego continuaron a pie los siete kilómetros que les separaban de Cnosos. Leigh-Fermor contempló por vez primera la Villa Ariadna, fuertemente vigilada; se hallaba a unos cien metros del palacio de Minos, y servía de residencia al general Kreipe. La villa estaba protegida por alambradas, y en torno a ella montaban guardia numerosos centinelas. Resultaría absurdo tratar de introducirse en ella y raptar al general.

La casa paterna de Mickey quedaba cerca de Villa Ariadna, y desde ella podía vigilarse ésta y el inmenso parque que la rodeaba. Leigh-Fermor y Moss se ocultaron en ella durante casi dos semanas, y entablaron amistad con soldados alemanes pertenecientes a la escolta del general. Desde su cuarto de la primera planta espiaban la villa y sus alrededores, y decidieron raptar al general en el trayecto de su residencia al casino, sito en Ano Archanes, a unos veinte kilómetros.

En pocos días memorizaron de tal forma las características del vehículo oficial, que no sólo podían reconocerlo en la oscuridad, sino que lo distinguían por el zumbido del motor.

«Durante la ocupación, Villa Ariadna, antigua propiedad del arqueólogo Arthur

Evans –recuerda Mickey Akaumianos–, sirvió de residencia a los generales alemanes.

»Me encontré por primera vez con el grupo Leigh-Fermor en la loclidad de Kastamonitsa. Después de una noche de comer y de beber, nos dirigimos a mi casa para observar mejor la villa y discutir los pormenores del rapto.

»Apenas nos alejábamos del lugar, atentos siempre a las idas y venidas de los huéspedes del general Kreipe.

»Pasamos algunas noches fuera, con el fin de verificar los detalles de nuestro plan. Establecimos contacto con varios elementos muy allegados al general, y nos informamos cumplidamente de los movimientos de éste.»



Mickey Akaumianos, en 1968

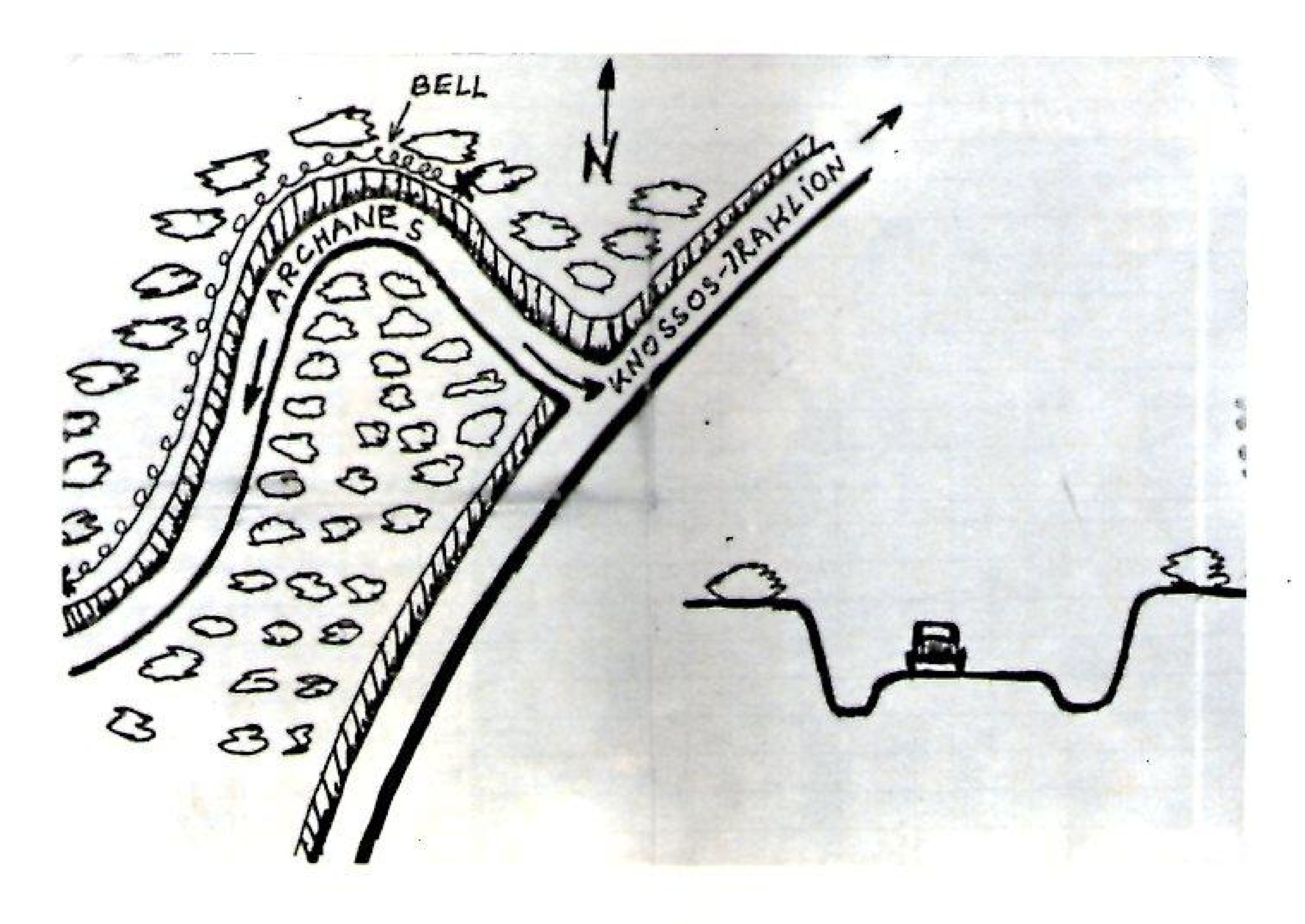
Leigh-Fermor regresó a Kastamonitsa en el mediodía del domingo de Pascua de 1944, para comunicar los datos recogidos. Indicó sobre un plano el lugar que él y Mickey juzgaban más adecuado para llevar a cabo sus propósitos. Se trataba de una curva en forma de herradura en la carretera a Ano Archanes, que desembocaba en la general de Cnosos a Heraclión. Muy cerrada y de visibilidad nula, obligaba a frenar el vehículo para salir a la general.

La carretera discurría entre dos altozanos, y a ambos lados de la misma había zanjas lo bastante profundas como para ocultarse. Para avisar con tiempo suficiente la llegada del coche del general, Mickey propuso tender unos cientos de metros de cable para dar una señal luminosa.

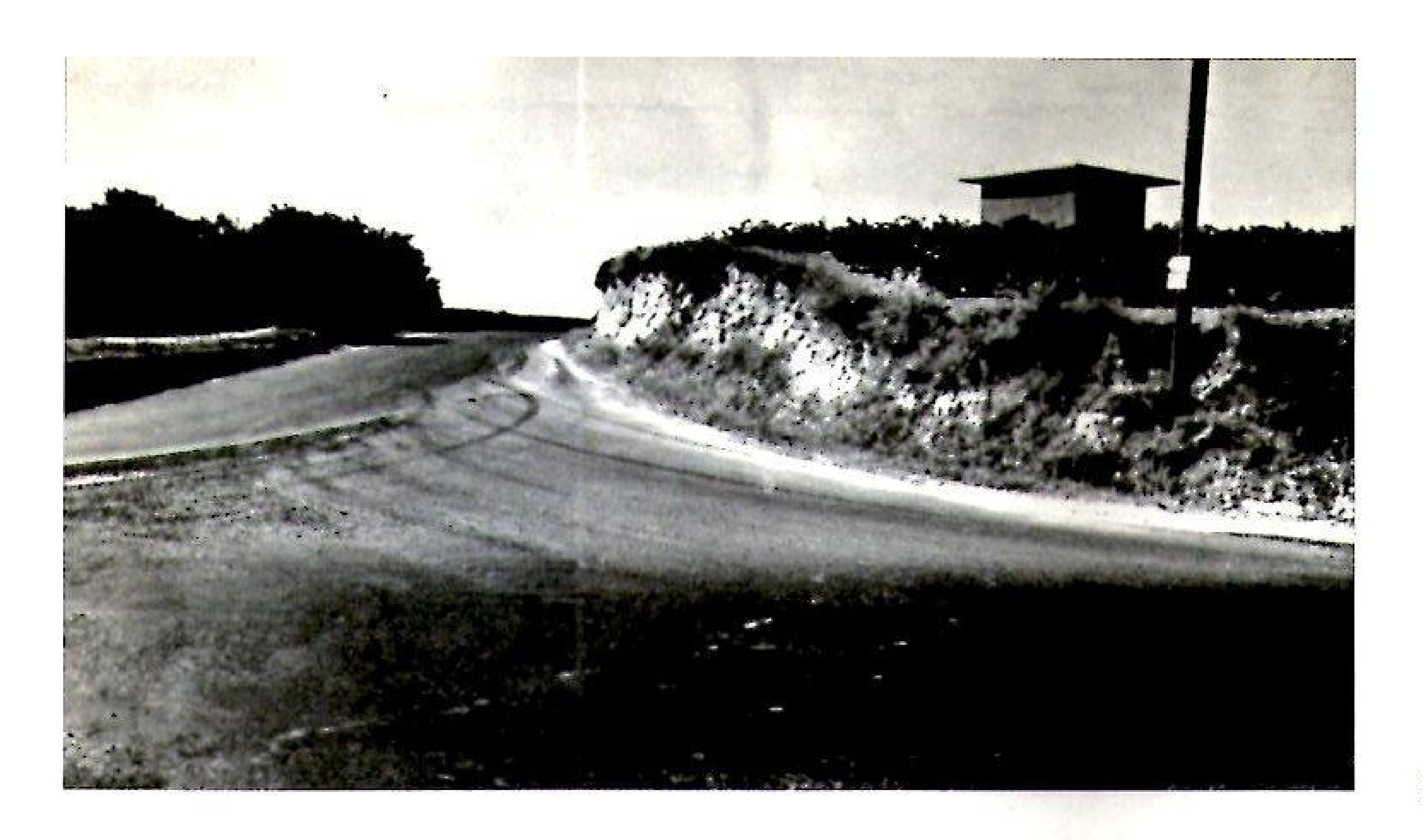
Sólo Manoli y Georgi, que llegaron de El Cairo con Moss, estaban al corriente del plan; el resto de los guerrilleros ignoraban el motivo de la presencia de los dos ingleses en Creta. Un mensajero salió en dirección a las montañas para avisar a un tal Bourdzalis y a su prupo de patriotas.

Se presentaron en la mañana del 21 de abril. Eran hombres osados, con la cabeza envuelta en negros turbantes y armados con viejos fusiles, con los que sus antepasados habían combatido al turco. El grupo se encargaría de custodiar la zona de operaciones, por si ocurría algo imprevisto.

Los hombres encendieron el fuego por última vez en la cueva que durante 12 días les había servido de refugio. Al anochecer partieron hacia Skalani, situada a unos cinco km del cruce elegido. Leigh-Fermor, Moss, Manoli y Georgi se ocultaron



Plano de situación para el golpe de mano



Escenario del ataque

en una casa de Skalani, mientras Bourdzalis y sus hombres buscaron refugio en una vivienda ruinosa de las cercanías.

La morada del campesino Pavlos Sokraphistos era reducida, pero limpia y agradable. Mickey, ocupado en los preparativos, ordenó a sus hombres que fuesen a proveerse de alimentos en el mercado negro de Heraclión, sobre todo de chocolate, conservas y mantequilla.

En Skalani se ultimaron los detalles del plan. Los dos ingleses, vestidos con ropa adecuada, visitaron el lugar acompañados por Mickey: la curva de la carretera de Ano Archanes, antes de su confuencia con la general de Cnosos a Heraclión. A la izquierda de la primera, en la zanja, quedó tendido el cable que enviaría la señal de que se acercaba el vehículo. Los británicos, disfrazados de policías militares alemanes, darían el alto al coche; Leigh-Fermor se haría cargo del general, en tanto que Moss se ocuparía del conductor.



Cabaña de viticultor en ruinas, cerca de Skalani



Los guerrilleros de Bourdzalis

Los guerrilleros al mando de Bourdzalis, a unos cincuenta metros de distancia, cuidarían de que no se aproximara ningún otro vehículo.

En caso de que el general viajara con alguien más, sería apresado y conducido al interior de la isla, hacia el monte Ida.

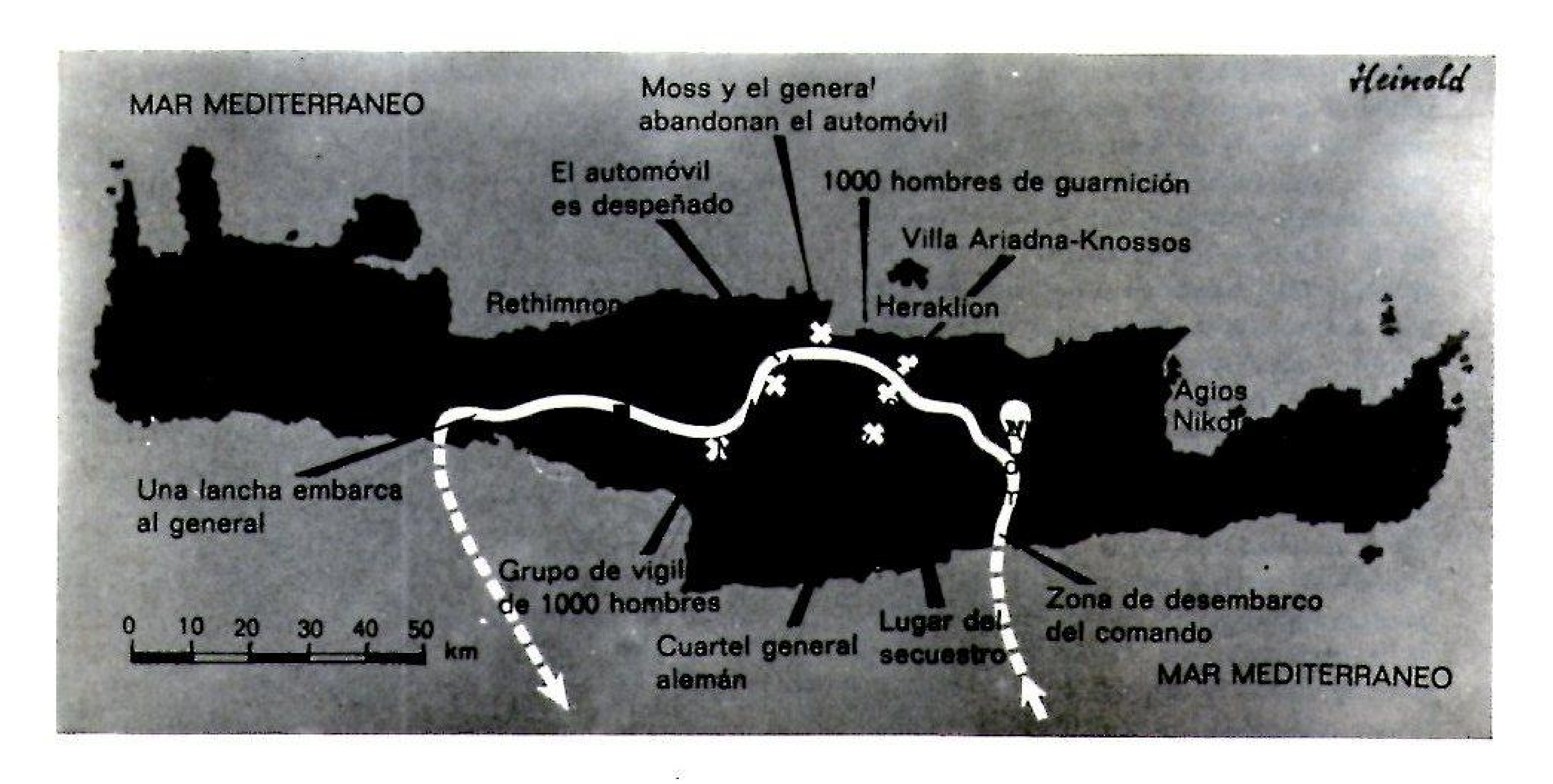
Moss se haría cargo del automóvil, una vez consumado el golpe; mientras, Leigh-Fermor, con la gorra del general, ocuparía el asiento contiguo al chófer. Georgi, Manoli y una tercera persona irían sentados en el asiento posterior, manteniendo oculto al general en el piso del vehículo. El plan consistía en alejarse de Heraclión, camino de las montañas, dejar el coche en alguna parte y continuar a pie hasta la costa sur de Creta, donde les recogería una lancha británica.

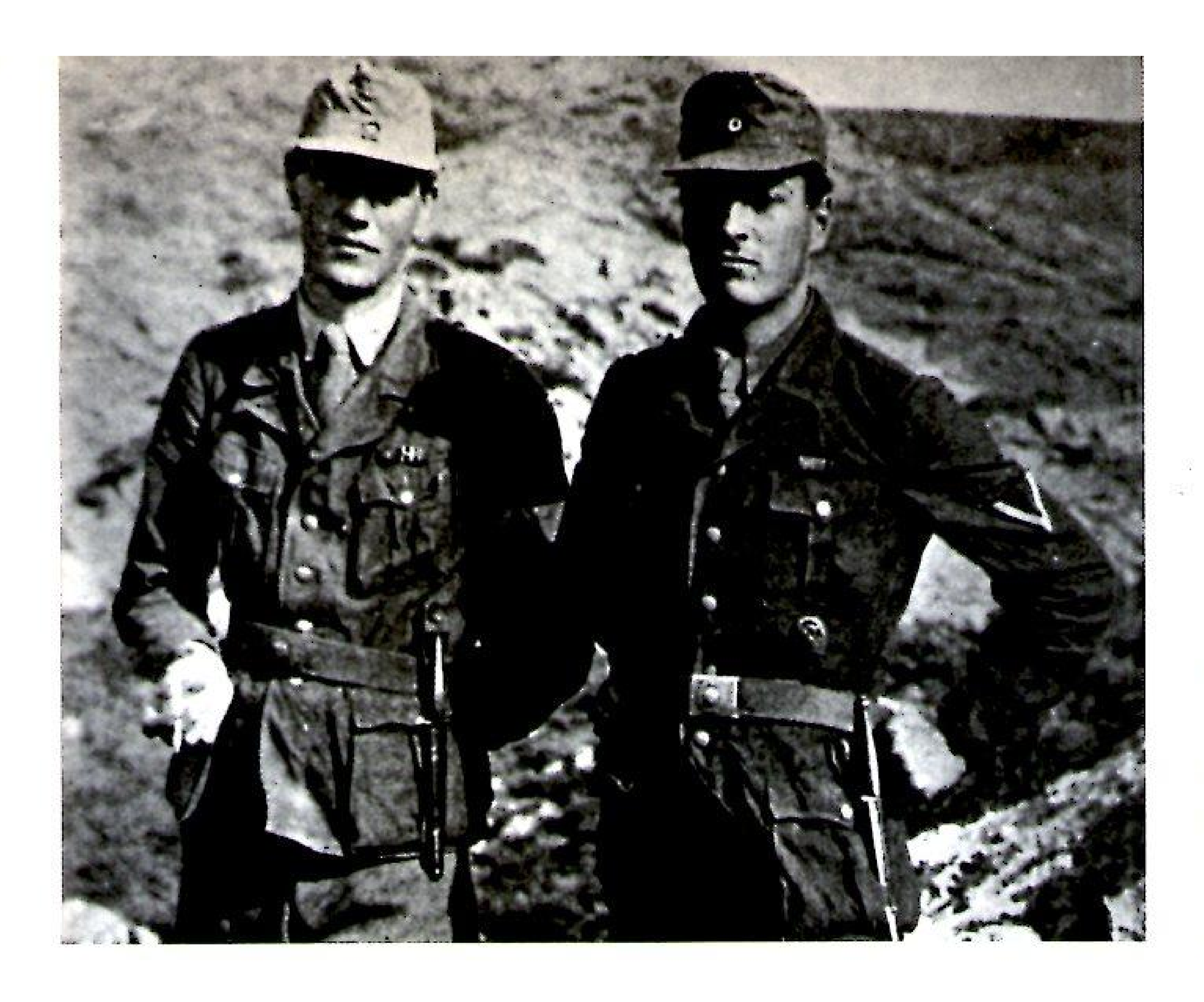
Sin embargo, quedaban varios puntos por resolver. Por ejemplo, ¿llevaría el automóvil suficiente combustible? Y si durante el ataque se presentaba un convoy militar, ¿cómo habría de procederse, caso de que fuese demasiado potente como para enfrentársele? Al efectuar el recorrido en autobús, se fijaron bien en la carretera que habrían de utilizar durante la noche. Las curvas eran frecuentes ante el palacio de Cnosos y en el tramo cercano a Villa Ariadna. Pocos kilómetros más adelante se hallaban los suburbios de Heraclión. De noche sólo se cruzarían con vehículos alemanes, pues los civiles tenían prohibida la circulación desde que anochecía.

Cerca de Heraclión había varios puestos de control, y las carreteras de acceso a la ciudad estaban interrumpidas con alambradas y troncos. La mayoría de los puestos disponían de enlace telefónico, circunstancia que aumentaba el riesgo de la operación. Por otra parte, tendrían que recorrer el centro de la ciudad antes de enfilar la carretera geneal hacia Rethymnon. Y cerca de Porta Chanion, recinto amurallado de la época turca, había obstáculos antitanque.

A la salida de la ciudad había más de veinte puestos de control y cinco barreras, y a unos 25 km de la misma arrancaba la carretera que conducía a Anoya. Desde Cnosos hasta dicho cruce había unos 50 minutos en automóvil.
Si todo marchaba bien, Moss, los dos griegos y el general, abandonarían en el cruce el vehículo y seguirían a pie hasta Anoya. Leigh-Fermor recorrería un par de kilómetros con el coche del general, un «Opel Kapitän» nuevo, al que despeñaría por el acantilado, cerca del lugar desde el que, meses atrás, un submarino inglés bombardeó el aeródromo de Heraclión.
En el automóvil se dejaría una carta escrita en inglés y en alemán, un gorro británico, varias colillas y una novela policíaca.
Aprovechando sus relaciones, Mickey obtuvo dos uniformes de la policía militar, un par de machetes y una linterna roja. Mientras su hermana arreglaba los uniformes de los huéspedes, éstos se hacían cortar el pelo al estilo alemán y limpiaban las armas. Leigh-Fermor escribió la carta a las autoridades alemanas que sería dejada en el automóvil. Por último, tanto él como Moss se probaron los uniformes, que les sentaban a la perfección.
Mientras tanto llegó la noticia de que los patriotas ocultos en la cabaña del monte no podían estarse quietos. Varios hombres recorrieron los viñedos contiguos y fueron vistos por pastores y por campesinos, lo que podría atraer a las patrullas alemanas. Bourdzalis, su jefe, sintió una gran decepción cuando los ingleses se presentaron en la cabaña para decirle que se fuera con su gente a las montañas. Los hombres tomaron las cosas de otro modo, y no tardaron en recoger sus bártulos para alejarse del lugar.
Si se hacía notar la presencia de los guerrilleros, se corría el riesgo de que los alemanes descubrieran a los restantes grupos; por eso, durante dos jornadas, todos permanecieron escondidos en el cauce seco de un río, no lejos de Skalani. Allí aguardarían los doce hombres destinados a proteger el golpe de mano.
Por fin llegó la fecha señalada para el mismo: el 26 de abril de 1944, un hermoso día primaveral.

«Aquella mañana – recuerda el general Heinrich Kreipe – realicé una visita de inspección a mis tropas, diseminadas por la zona. Por la tarde me dirigí al cuartel de la División, situado en Ano Archanes. El general Müller había convertido la villa de Cnosos en su cuartel general, por lo que tenía que recorrer el ca-





Prueba final del uniforme. El comandante Leigh-Fermor (a la izquierda) y el capitán Moss, vistiendo uniforme alemán

mino. Pasé un rato en el casino, y a las nueve salí camino de mi residencia. En el automóvil había una ametralladora, y el chófer llevaba pistola. Nadie más viajaba con nosotros.

»Seguimos la carretera en dirección sudeste, y luego tomamos la principal que lleva a Heraclión. La ruta era aceptable, pero tenía muchas curvas. El lugar escogido para la emboscada no podía ser mejor, pues el automóvil debía rodar muy lentamente. Hasta entonces, todo marchó como de ordinario.»

«Jassafakis y yo nos ocultamos detrás de la colina –dice Mickey Akaumianos– y dimos la señal luminosa convenida al notar que se acercaba el coche del general. Cerca del lugar fijado se escondían seis u ocho guerrilleros, mientras Leigh-Fermor y Moss, vistiendo uniforme alemán, estaban parados en mitad de la carretera, para detener el vehículo.»

«De pronto –continúa diciendo el general Kreipe– al terminar la curva, surgió una luz encarnada en la oscuridad. El chófer me preguntó: "¿Debo parar, mi general?". Llevábamos encendidos los faros de carretera. "Sí, deténgase." Dos cabos, vestidos con nuestro uniforme, se acercaron al coche. El que parecía de mayor edad, Leigh-Fermor, exigió el pase de libre circulación. No lo tenía –era innecesario para mí–, así que contesté: "Puedo viajar sin él". "Entonces, deme la consigna." Cometí un error al salir del auto y preguntar: "¿A qué unidad pertenece? ¿No conoce a su general?". El automóvil llevaba el banderín y el estandarte. De pronto, Leigh-Fermor exclamó: "¡Mi general, es usted prisionero de los ingleses!".

»En aquel momento apareció un guerrillero, hombre corpulento y barbudo, el cual se abalanzó sobre mí, derribándome. Sentí unos golpes en la espalda y no tardé en verme maniatado. De vez en cuando, alguien mascullaba: "Cerdo alemán". Me empujaron hasta el interior del automóvil, con un guerrillero a cada lado esgrimiento un cuchillo. "¡Si te mueves, eres hombre muerto!", amenazaron casi al mismo tiempo.»



El general H. Kreipe, en 1968

«El vehículo se detuvo –informa Mickey Akaumianos– y los nuestros corrieron cada uno a su sitio, bien hacia el coche del general o a vigilar el posible tráfico.

Le sacaron del vehículo, le arrojaron al suelo para maniatarle y después le colocaron en el asiento posterior, custodiado por dos guerrilleros. Pregunté al conductor alemán, Albert, si había suficiente gasolina para el viaje. Me respondió que el depósito estaba lleno. Sin perder un momento, Moss se situó ante el volante y siguió la misma carretera, mientras nosotros, con Albert, continuamos a pie en dirección Oeste.»

«Al continuar la marcha – informa el general Kreipe –, los dos cabos – mejor dicho, ambos oficiales ingleses – iban sentados delante. Ya sabía dónde nos encontrábamos: pasamos por delante de mi villa en Cnosos, y nos dirigimos hacia Heraclión. En esta ciudad había muchos controles, pero mis aprehensores se las compusieron para salir airosos de todos. Al oeste de Heraclión tomamos la carretera que lleva a Rethymnon, pero nos detuvimos antes de llegar a esta ciudad. El automóvil fue lanzado al mar; al día siguiente me enteré de que habían dejado una nota. Todos conocían el vehículo del comandante en jefe de las fuerzas de la isla. "El general Kreipe va camino de El Cairo." En realidad, caminaba por las montañas en dirección Sur.
»Por otra parte comprobé el excelente funcionamiento del sistema de comunicaciones. A la mañana siguiente, todas las emisoras – también en Inglaterra – difundieron la noticia: "El general Kreipe va camino de El Cairo'.
»Esto tuvo la virtud de desorientar a los nuestros, y por dicho motivo no iniciaron la persecución con la necesaria diligencia.
»Cada día eran mayores las dificultades del terreno, y casi siempre marchábamos de noche o con poca luz. Durante el día descansábamos en las cuevas de las montañas o en algún lugar pedregoso.
»Nunca tomábamos los senderos, pues mis captores se esforzaban en no dejar rastro. Puedo decir que sólo en una ocasión escuché, a cosa de un kilómetro, las ráfagas de una ametralladora nuestra. Esto denota que el enmascaramiento de los guerrilleros era excelente; además, los ingleses disponían de material de radio, y trabajaban en íntima colaboración con los patriotas. Cuando se presentaban dificultades, es decir, al señalarse la presencia de fuerzas alemanas, la noticia se propalaba de una a otra cueva por medio de hogueras.»

Justamente cuando el grupo que conducía al general llegó a las montañas cercanas a Anoya, divisaron una fogata que indicaba peligro. Tras seis horas de continuo andar, se detuvieron en una cabaña en ruinas, no lejos de la citada población, donde se les unirían Leigh-Fermor y el resto de los patriotas.
Entretanto, Moss había despachado a un emisario con el informe de lo acaecido en la meseta de Lasithi; un agente del SOE lo transmitiría por radio. Moss pidió el lanzamiento de octavillas informando que el general Kreipe había llegado en submarino a El Cairo, y que tuvieran dispuesta una lancha rápida.
La gente del pueblo les llevó comida y vino. Todavía no era la hora de comer, cuando apareció Manoli con la noticia de que los alemanes habían ocupado Anoya. Había que abandonar la cabaña cuanto antes y buscar una cueva.
Mientras tanto, la alarma había cundido entre los 30.000 soldados alemanes estacionados en Creta, la mayor parte de los cuales fueron enviados a las montañas en busca de su general. Al notar que Kreipe no había regresado del casino de Ano Archanes, de donde salió a las 21.45 en dirección a su residencia, se impuso el estado de alarma general. Se envió a todos los aparatos «Fieseler Storch» disponibles en la isla para que escrutasen carreteras, pasos de montaña, localidades y barrancos, y los lugares en que se presumía la existencia de guerrilleros. Por la mañana ya se imprimía esta octavilla:

«A los habitantes de Creta:
»En la noche pasada, el general Kreipe ha sido raptado por unos bandidos. Es



Patrulla alemana en Creta, 27 de abril de 1944, en los alrededores de Anoya

muy posible que lo tengan escondido en las montañas. La población debe saber el lugar donde se encuentra. Si en el plazo de tres días no se le pone en libertad, todos los pueblos rebeldes de la zona de Heraclión serán destruidos. Por otra parte, se dictarán severas medidas contra la población civil.»

Los aviones reconocieron toda la isla, en vuelo rasante, comunicando por radio a las patrullas que en tal sendero de montaña habían observado a un grupo sospechoso; al poco tiempo se les respondía que no había cuidado, pues se trataba de una inofensiva caravana de aldeanos que se dirigían al mercado con sus acémilas cargadas. La confusión aumentó cuando la emisora británica *Calais*, destinada a los soldados, informó que el general Kreipe se había pasado al enemigo, entregándose a un comando británico.
Como por entonces se esperaba a cada momento un desembarco aliado, el caso Kreipe fue tenido como confirmación de una inminente maniobra en los Balcanes.
Al mediodía del 27 de abril, una patrulla de tráfico alemana descubrió el vehículo del general, y la misiva de los ingleses en el interior. En ella se explicaba que un comando británico, sin ayuda de la población cretense, había secuestrado al

general Kreipe, el cual estaba ya camino de El Cairo. Junto a la carta dejaron un gorro, colillas de cigarrillos «Player's» y una novela de Agatha Christie, edición de bolsillo.
Veinticuatro horas después, se ordenó a la tropa que regresara a sus cuarteles. Pero un confidente de la policía de seguridad informó que el general todavía se encontraba en la isla, prisionero de las guerrillas, y con ello volvió a comenzar la búsqueda.

«Debo manifestar en honor a la verdad –informa el general Kreipe– que, aparte de la brutalidad en el momento de la captura, recibí muy buen trato. Por ejemplo, siempre me daban la preferencia a la hora de comer. No puedo decir lo mismo en el aspecto sanitario, al que me referiré más adelante.
»He de mencionar algo: el litoral norte de la isla es llano, y muy fácil para un desembarco. En realidad, un submarino ya lo había hecho tiempo atrás, aproximándose a Heraclión y abriendo fuego contra la base aérea, logrando destruir varios aparatos.
»En cuanto a la zona sur, nos resultaba muy difícil de proteger y de vigilar: sólo teníamos un puesto cada veinte kilómetros. Esto daba facilidades al enemigo, pues bastaba con moverse entre dos puestos. Por las carreteras no había patrullas móviles, ya que, en realidad, éstas no existían en las proximidades de la costa meridional.»

Entretanto, los fugitivos habían abandonado la comarca de Anoya, y al subir por un camino de cabras descubrieron una cabaña de pastores, hecha de piedra, que tenía el aspecto de colmena. Fueron recibidos con grandes muestras de satis-

ΔΙΑΤΑΓΗ

Τοῦ Γερμανοῦ Στρατηγοῦ Φρουράρχου Κρήτης

'Επειδὴ ἡ πόλις τῶν 'Ανωγείων εἶναι κέντρον τῆς 'Αγγλικῆς κατασκοπείας ἐν Κρήτῃ καὶ ἐπειδὴ οἱ 'Ανωγειανοὶ ἐξετέλεσαν τὸν φόνον τοῦ λοχίου φρουράρχου Γενὶ–Γκαβὲ καὶ τῆς ὑπ' αὐτὸν φρουρᾶς καὶ ἐπειδὴ οἱ 'Ανωγειανοὶ ἐξετέλεσαν τὰ σαμποτάζ τῆς Δαμάστας, ἐπειδὴ εἰς 'Ανώγεια εὑρίσκουν ἄσυλον καὶ προστασίαν οἱ ἀντάρται τῶν διαφόρων ὁμάδων ἀντιστάσεως καὶ ἐπειδὴ ἐκ τῶν 'Ανωγείων διῆλθον καὶ οἱ ἀπαγωγεῖς μὲ τὸν στρατηγὸν Φὸν Κράϊπε χρησιμοποιήσαντες ὡς σταθμὸν διακομιδῆς τὰ 'Ανώγεια διατάσσομεν τὴν ΙΣΟΠΕΔΩΣΙΝ τούτων καὶ τὴν ἐκτέλεσιν παντὸς ἄρρενος 'Ανωγειανοῦ ὅστις ἤθελεν εὑρεθῇ ἐντὸς τοῦ χωρίου καὶ πέριξ αὐτοῦ εἰς ἀπόστασιν ἑνὸς χιλιομέτρου.

Octavilla alemana anunciando represalias contra la localidad de Anoya. En el secuestro del general Kreipe intervinieron varios guerrilleros oriundos de Anoya



Patrulla alemana en los contornos del monte Ida. 30 de abril de 1944

facción, y obsequiados con cordero asado, queso y vino. La comida y el descanso les fue de maravilla, pues ya empezaban a sentir el cansancio. El general se quedó dormido a poco de sentarse junto al fuego.

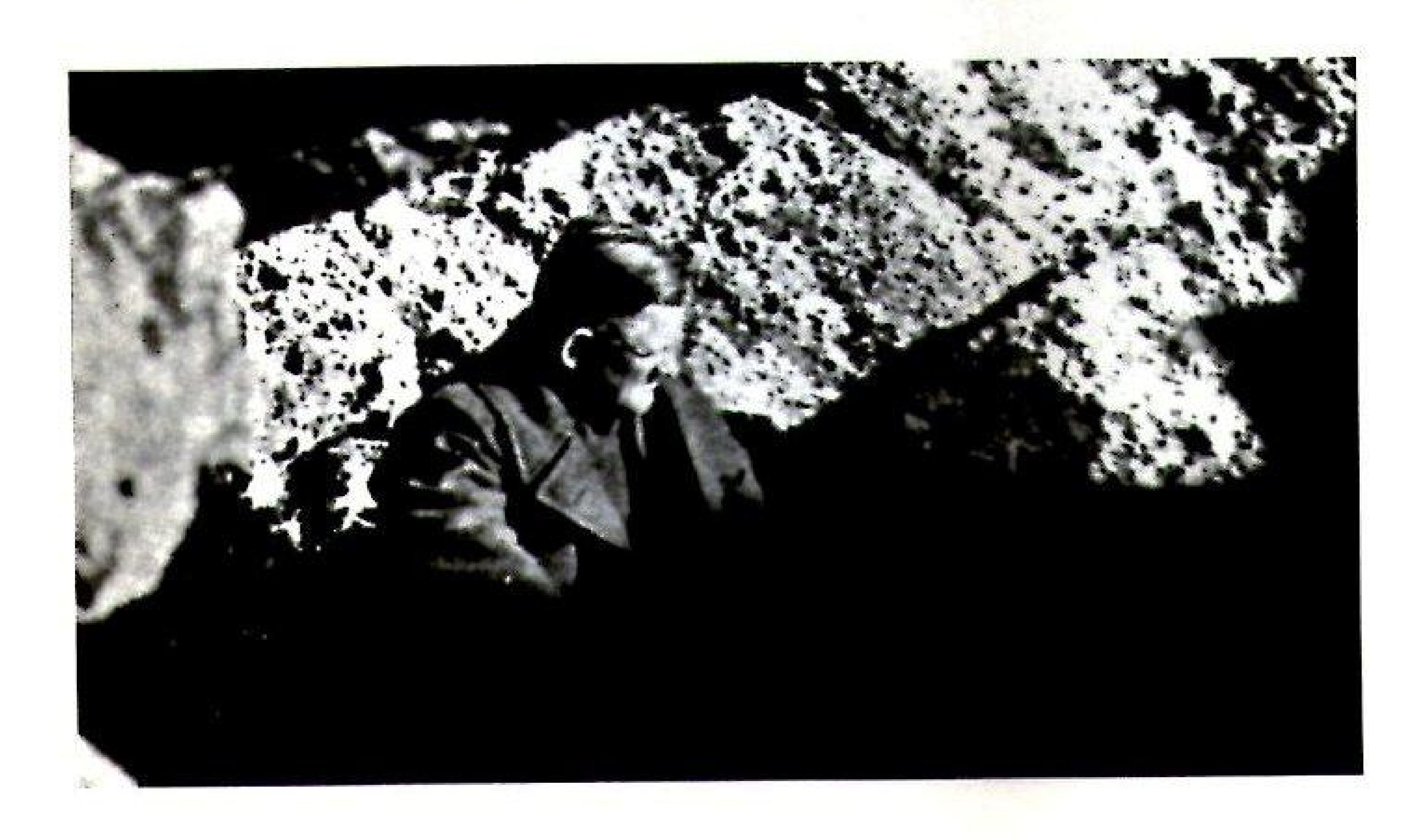
Descansaron en la cabaña hasta el día siguiente. Les aguardaba un largo camino hasta el punto de reunión con los cuatro griegos, que habían de encontrarse con el chófer del general.

Ya entrada la tarde, divisaron de lejos al grupo, en el que no figuraba el chófer. Los griegos manifestaron que había muerto a consecuencia de un tiroteo. Años más tarde se supo que el chófer del general, el sargento Albert Fenske, fue apuñalado por los cuatro griegos, y enterrado bajo un montón de piedras.

Corría el 30 de abril. Durante toda la jornada el grupo caminó en dirección al monte Ida, la cima más alta de Creta, al tener noticia de que las tropas alemanas se habían reagrupado para iniciar nuevamente la búsqueda. El camino resultaba cada vez más penoso, empinado y estrecho. Se hacía un alto cada diez minutos. Pronto alcanzaron la zona de las nieves, donde el suelo se hallaba cubierto por una costra de hielo, sobre la que era necesario avanzar con grandes precauciones. Llovía a cántaros y el frío era intenso. Al comenzar el ascenso descubrieron una fogata en el monte. Les salió al encuentro un pastor, que les llevó a una cueva no lejos de donde pasarían los batidores alemanes. Era una de esas grandes cuevas cretenses, con numerosas estalactitas, tortuosas como un laberinto. Durante la guerra con el turco sirvieron de refugio a los nativos. Como todas, era húmeda y fría; a la salida del sol, la abandonaron para calentarse.

Proporcionaron al general un capote de los utilizados por la policía griega; tenía empapado el uniforme, hecho de paño sutil, y estaba aterido de frío. Kreipe sentíase bastante cansado y algo intranquilo por cuanto sucedía a su alrededor. El general ignoraba que, de vez en cuando, pasaban soldados alemanes al alcance de su voz.

Entonces llegó un mensajero para informar que los alemanes ocupaban la costa sur, donde tenía que ser recogido el grupo secuestrador. Desde allí formaron un amplio círculo en torno al monte Ida, con objeto de escudriñar mejor la zona. Los hombres reanudaron en seguida la marcha y, tras varias horas de penosa ascensión, llegaron a una choza en ruinas. A los pocos días se presentó un mensajero para comunicar que durante una de las cuatro noches siguientes desembarcaría un comando en la costa meridional, para facilitarles el camino hasta la playa, si era necesario. Se hallaban solamente a pocas horas del litoral donde fondearía la embarcación procedente de Egipto. Al cabo de un rato llegó otro



El general Kreipe, en el escondite del monte Ida

emisario, manifestando que la playa en cuestión acababa de ser ocupada por más de 200 soldados alemanes.

La salida quedaba cortada por aquel lado.

Tras prolongadas deliberaciones se decidió que Leigh-Fermor y Georgi, disfrazados de campesinos, trataran de alcanzar la más inmediata estación de radio del SOE, en tanto que Moss, con el general y los demás, caminarían monte a través, paralelamente a la costa, en dirección Oeste. De encontrar un tramo de playa desguarnecido, avisarían de inmediato a Leigh-Fermor, quien a su vez comunicaría a El Cairo la nueva zona de desembarco.

Poco después de marcharse Leigh-Fermor y Georgi, recibieron la visita de otro correo, portador de malas noticias. Grandes contingentes de tropas alemanas marchaban por los valles colindantes, cerrando con ello la ruta del Oeste. El grupo de Moss, con el general, permaneció en su escondite hasta la mañana siguiente. A pesar del riesgo que corrían, decidieron seguir adelante antes que verse cercados. Después de varias horas de caminata montaña arriba llegaron a Yerakari, un caserío desierto situado al pie del monte Ida. En él se permitieron un breve descanso, pues el general, nada habituado a semejante ajetreo, se hallaba al borde del agotamiento. Se le facilitó una montura, y el grupo continuó su marcha ascendente, hora tras hora, sin detenerse, hasta una solitaria y destartalada cabaña, muy por encima de Yerakari. En ella aguardaría el mensaje de Leigh-Fermor y las noticias del emisario que había partido en busca de un sector de playa libre de soldados alemanes.

Por primera vez desde la ejecución del audaz golpe de mano, se hallaban en un lugar relativamente tranquilo, donde acumular fuerzas. Al día siguiente, Leigh-Fermor anunció que a las pocas horas de marcha había localizado el transmisor que buscaba; puesto al habla con El Cairo, le informaron que el comando desem-

Fotografías de la página 371: Arriba: La cabaña pastoril, cerca de Anoya. Abajo: 30 de abril de 1944: En una cueva del monte Ida

barcaría en la costa sur el 9 de mayo, a fin de limpiar de obstáculos el camino hasta la playa.
Casi al mismo tiempo de recibir la noticia, se presentó el mensajero despachado para explorar el terreno, informando que la playa seguía vigilada por los alemanes. El hombre partió sin demora en busca de Leigh-Fermor, quien transmitió la novedad a El Cairo, a tiempo de anular la partida del comando.
Al día siguiente, Leigh-Fermor y Georgi se reincorporaron al grupo. Se acordó marchar en dirección a Rodakino, donde el litoral era poco menos que inaccesible, y muy escasa la vigilancia. Atrás quedó la solitaria cabaña, y los hombres prosiguieron la azarosa marcha. Delante de ellos caminaba un guía, con la misión de explorar el trayecto.
El general tuvo mala suerte con su acémila. Esta tropezó y cayó, dando en tierra con su jinete, que resultó con el omóplato derecho fracturado.
Entretanto llegó un mensaje de El Cairo. En la noche del 14 al 15 de mayo, una lancha rápida arribaría a la ensenada de Rodakino.
Para llegar a la playa sin ser descubiertos por la vigilancia alemana, Moss, el general y Manoli eligieron un camino en lo más escarpado del monte; el rodeo era mayor, pero libre de centinelas alemanes. Leigh-Fermor y los restantes miembros de su grupo tomaron una senda más breve, aguardando a sus compañeros en una barranca próxima a la costa.



Itinerario aéreo y naval del comando – de Egipto a Creta y regreso – que recogió al general Kreipe

A la tarde siguiente volvieron a reunirse todos. El litoral no quedaba lejos, y ellos estaban preparados para descender hasta la playa. Sobre las diez de la noche oyeron el zumbido de los motores de una lancha rápida.
Dos botes neumáticos con gente armada se acercaban a la playa. Alguien llamó al comandante Leigh-Fermor. El embarque se realizó en poco tiempo.
La travesía duró veinticuatro horas, en medio de un fuerte oleaje. En el puerto norteafricano de Marsa Matruk, un grupo de oficiales británicos esperaba la llegada del general Kreipe.

«Al poner pie en Africa – informa el general Kreipe –, en Marsa Matruck, me recibió el jefe de los comandos, el coronel Bamfield. Me trató con gran deferencia y me ayudó en todo lo posible. Imagínese que en dos semanas no tuve un pañuelo limpio, a menos que me lo lavara.»

Una vez restablecido de su herida en el hombro, el general Kreipe, con Leigh-Fermor y Moss, se dirigieron en avión a El Cairo, en cuyo aeropuerto tomaron tierra sobre el mediodía. Había varios periodistas y un general inglés. Esta fue la última vez que Leigh-Fermor y Moss vieron al general Kreipe.
El militar alemán fue trasladado a Canadá, vía Gibraltar y Londres, siendo internado en un campo de prisioneros próximo a Calgary, en las Montañas Rocosas, en el que permaneció hasta el fin de la contienda. Se le repatrió en 1947.
La aventura de Creta había tocado a su fin.

17 de mayo de 1944: El general Heinrich Kreipe, a su llegada al aeropuerto de El Cairo



Operación "Fortitude"

Normandía, 6 de junio de 1944, las seis de la madrugada. Los aliados llegaron a la costa sin apenas ser obstaculizados, mientras el grueso de las poderosas fuerzas alemanas que podrían haberles arrojado al mar se hallaba apostado a más de 200 km de distancia, en la zona del Paso de Calais, esperando en vano el desembarco por dicho lugar.
Sólo después de transcurridas seis semanas comprendieron que habían sido víctimas de una audaz maniobra diversiva, conocida por el nombre clave de operación «Fortitude».



El 4 de junio de 1940, los últimos soldados británicos habían abandonado la playa de Dunkerque. El gran cuerpo expedicionario mandado para derrotar a Hitler regresó a Inglaterra con sólo 25 carros de combate y 12 piezas de artillería.

Por entonces, un alto oficial propuso la creación de unidades escogidas –los comandos–, que serían de mucha utilidad a las tropas para acelerar su regreso al continente.

El oficial era el general de brigada Dudley Clarke, fundador de estos nuevos grupos de combate que ya lograron merecida notoriedad durante la Segunda Guerra Mundial, y que en la actualidad constituyen una parte importante en todos los ejércitos.

Mañana del 6 de junio de 1944. Así vieron los corresponsales de guerra alemanes a la Flota de invasión aliada frente a las costas de Normandía



Al día siguiente de comparecer Dudley Clarke en el Ministerio de la Guerra, Winston Churchill fue debidamente informado de la novedad, a la que concedió su aprobación. Cinco días más tarde se iniciaban los preparativos para ejecutar un golpe de mano que abriría la serie.
Se eligió también la zona del desembarco: la playa situada a ambos lados de Boulogne-sur-Mer, en la costa del Canal, frente a Dover.


General Dudley Clarke

A las tres semanas de la creación de los comandos, se realizó el primer golpe. El número de participantes qudó limitado por falta de los adecuados medios de transporte; además, en Gran Bretaña sólo se disponía entonces de 40 (!) metralletas, de las que el comando recibió 20, debiendo los hombres devolver tan preciosas armas al regreso de su misión.
Una firma cinematográfica proporcionó maquillaje negro, con el que la tropa se embadurnó el rostro. Un total de 120 soldados partieron de Dover en cuatro lanchas, con destino al otro lado del Canal. Era el 25 de junio de 1940, y pocas horas después que las últimas tropas francesas se entregaran, los soldados ingleses daban el primer golpe en el continente.
El general Dudley Clarke, fundador de los comandos, dirigió personalmente la operación. Citemos sus propias palabras:
«Al caer la tarde, tras la puesta del sol, emprendimos la marcha hacia la costa francesa. Pronto tropezamos con el primer obstáculo. En el cielo aparecieron de pronto tres cazas "Spitfire", que descendieron para echar una ojeada. Nos identificamos con la señal convenida, e hicimos lo que nos pareció adecuado. Sin embargo, los aparatos comenzaron a efectuar varias pasadas; el triste resultado fue la pérdida de una hora que ya no podríamos recuperar.
»Entonces oscureció rápidamente y perdimos de vista a las otras lanchas. Nos encontrábamos muy próximos a la costa francesa, cuando Millner-Gibson me dijo que tenía dificultades con la brújula, y que no estaba muy seguro de nuestra posición. Redujo la marcha a la mitad, de forma que el ruido de los motores quedó casi apagado. Así nos fuimos acercando poco a poco al litoral francés. En esta ocasión no sucedió nada. La lancha tocó fondo en aguas poco profundas. Todd ordenó a los hombres que saltaran al agua y se dirigiesen a la playa. Mi superior me había ordenado permanecer en la embarcación, de manera que no me moví de ella, con Millner-Gibson a mi lado. Confiábamos en que todo saldría bien. Mientras discutíamos acerca de la posible aparición de una lancha rápida enemiga, vimos, a cosa de dos kilómetros más al sur, que en la playa se declaraba un incendio. Millner-Gibson me susurró: "Ahí están los nuestros". Pero no se trataba de ellos. En nuestro sector reinaba absoluta tranquilidad. Y, como confirmación, llegó Ronny Todd a nuestra lancha y dijo: "Los hombres han penetrado casi dos kilómetros en la playa, y no han encontrado nada". Consulté el reloj y vi que eran casi las dos de la madrugada. Ordené a Todd que hiciera volver a la gente, pues no disponíamos de mucho tiempo. La noche veraniega era corta, y en esta primera aventura no deseábamos exponernos a riesgos innecesarios. Todd volvió a la playa, y al poco rato se presentó diciendo: "He visto a un grupo de hombres en la costa". Resultó ser una patrulla alemana en misión de vigilancia. Los alemanes se detuvieron, saltaron de sus bicicletas y, poco después, abrieron fuego. Pensé que no podían ver mucho más que la silueta de nuestra lancha, y no obstante las balas pasaban muy cerca. Me alcanzaron en una oreja, y me lancé al suelo de la embarcación. La herida no era seria, pero sangré en abundancia; mi guerrera quedó empapada, cosa que me enfureció. Los alemanes montaron en sus bicicletas y desaparecieron, seguramente para advertir a sus camaradas. Millner-Gibson y yo pasamos media hora de verdadera angustia. La luna brillaba esplendorosamente y, además, la débil capa nubosa empezó a disiparse. Durante esa media hora no supimos nada de Todd. Ahora teníamos cerca una lancha rápida, y un avión trazando círculos sobre nuestras

cabezas. También distinguimos mayor número de bultos en la playa. Nuestro centinela gritó: "¡Ahora hay más alemanes!". Las sombras avanzaron hacia nosotros, en silencio. No sabía si se trataba o no de alemanes, la gente de la lancha rápida tal vez, o quién sabe. Por fin alguien pronunció su nombre; era uno de los nuestros, y la tensión se relajó de inmediato. Una vez todos a bordo, Millner-Gibson dio orden de marcha, y salimos a escape en dirección a Dover.»

En el otoño de 1940, pocos meses después de la fundación de los comandos, y mientras Hitler preparaba el asalto a Gran Bretaña, Churchill ordenó acelerar la construcción de lanchas de desembarco para los comandos. En muy breve plazo se inscribieron numerosos oficiales y soldados de todas partes del Reino Unido, dispuestos a someterse a un régimen de entrenamiento mucho más severo que el habitual en el ejército.

También en otoño de 1940 se constituyó el Mando de Operaciones Combinadas, organismo coordinador de todas las armas, que en el futuro se encargaría de los preparativos técnico-estratégicos de la invasión del continente en la que los comandos representarían un importante papel.

Pero no fue sino hasta 1941, después que lord Louis Mountbatten se hizo cargo de la jefatura del Mando de Operaciones Combinadas, cuando se reconoció la efectividad de los comandos.

En marzo de 1942, Hitler nombró comandante en jefe de las tropas alemanas en la Europa Occidental al mariscal Gerd von Rundstedt. El mariscal estableció su cuartel en St. Germain-en-Laye, pequeña ciudad situada a unos 20 km de

Gran Bretaña, verano de 1940. Entrenamiento de los primeros comandos



París. La máxima autoridad militar alemana en la Europa Occidental ocupó una discreta mansión que antaño fuera un pensionado de señoritas.

Dieppe, puerto de la costa del Canal, 19 de agosto de 1942. Cinco mil soldados británicos y canadienses efectúan un desembarco, para probar que es factible la invasión del litoral ocupado por los alemanes. Desde luego que se podía realizar la maniobra, pero quedaron en la playa 4.360 hombres, entre ellos 1.100 muertos.

Las cuantiosas bajas sufridas en Dieppe no fueron del todo inútiles, pues el Alto Mando aliado reunió datos de gran interés. La operación de comandos más sangrienta de la Segunda Guerra Mundial abrió una larga serie de maniobras diversivas, de dos años de duración, conocidas como operación «Fortitude» (Operación Valor). Por último, al desembarcar los aliados en la costa de Normandía, en junio de 1944, el Mando alemán no podía creer que se iniciaba la gran invasión.

Para hacer desistir a los aliados de cualquier intento de desembarco, Hitler mandó construir, en 1942, una larga cadena de fortificaciones, que con sus 300.000 hombres y 15.000 bunkers se extendería desde el cabo Norte hasta la frontera española.

No se tardó en comprobar la imposibilidad de terminar las obras para el 1 de mayo, plazo señalado por el Führer. De ahí que en primer lugar se construyeran los tramos correspondientes a los puntos más expuestos de la costa francesa que, según apreciación de Hitler, se hallaban en el Canal, en la zona del Paso de Calais.

En la construcción de las fortificaciones trabajaron día y noche más de medio millón de hombres de toda Europa. Se consumieron millones de toneladas de hormigón, y casamatas y piezas de artillería de la Línea Maginot; los cañones de los barcos de guerra franceses también encontraron en estas defensas adecuada utilización.

Pero unos meses después comenzó a escasear el cemento —la costa a fortificar

Dieppe,
18 de agosto de 1942



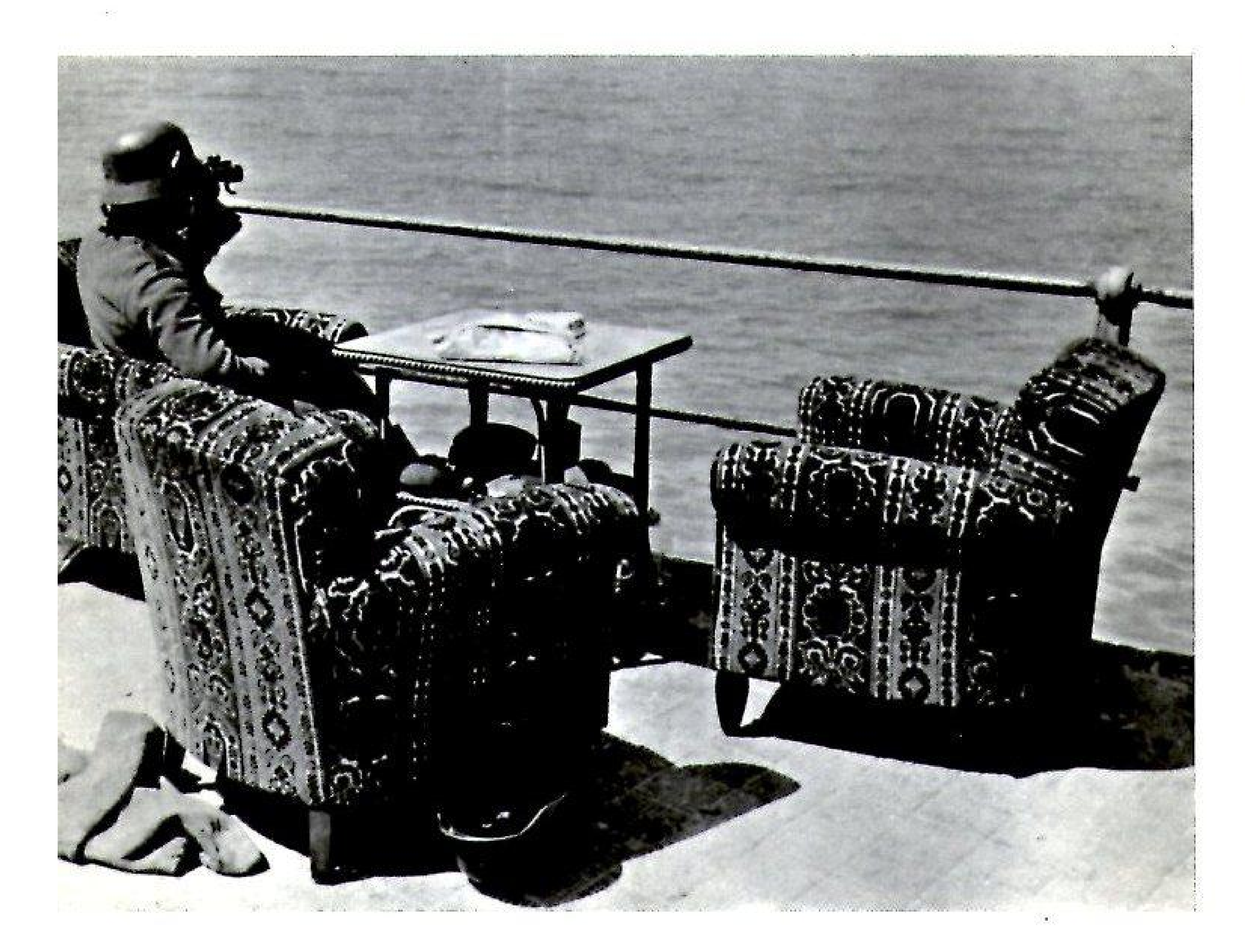


Oficiales del E. M. turco visitan la Muralla del Atlántico

tenía una longitud de más de un millar de kilómetros –. Ya no podía verterse el hormigón. Por entonces, Goebbels desató una hábil campaña propagandística en torno a la Muralla del Atlántico. Los periodistas extranjeros y los agregados militares se quedaban boquiabiertos ante los potentes cañones instalados en el cabo Griz Nez, donde «por pura casualidad» maniobraban unidades acorazadas. Por cierto que estas baterías se mostraban con insistencia en revistas y noticiarios cinematográficos, acompañados de textos encomiásticos sobre la Muralla del Atlántico. En realidad, más que impresionar al enemigo, la obra pretendía

Inauguración de una nueva batería en el cabo Gris-Nez

crear una atmósfera de optimismo entre los alemanes. No se construyeron sino tramos sueltos, y sólo quedó ultimado el sector entre El Havre y Hoek van Holland.
La construcción de defensas en el Paso de Calais y en otros lugares resultaba prácticamente imposible sin la colaboración de empresas belgas, francesas y holandesas; por eso sabían en Londres – en ocasiones bastante mejor que en Berlín – todos los detalles respecto a las ventajas e inconvenientes de las fortificaciones en construcción.
Mientras los alemanes centraban su atención en el Paso de Calais, los aliados habían convenido desembarcar a unos 200 km más al oeste, en la costa de Normandía. La decisión se tomó en la Conferencia de Quebec, celebrada en agosto de 1943.
Para llegar a este resultado fueron precisos dos años de investigaciones y estudios minuciosos. Sólo el litoral normando reunía las condiciones tácticas y estratégicas necesarias para ser utilizado como zona de desembarco. En primer lugar, se hallaba bastante alejado de grandes concentraciones de tropas y de bases de la Luftwaffe; por otra parte, sus instalaciones defensivas eran harto escasas. En segundo lugar, sus vastas llanuras brindaban el espacio necesario para el aterrizaje de los planeadores.
De hecho, la costa del Paso de Calais era la menos apropiada para un desembarco; las corrientes que en ella imperan dificultan en gran manera la aproximación de lanchas a la playa. De todas formas, el Mando alemán consideraba que estos parajes eran los más cercanos a la cuenca del Ruhr; de ahí que construyeran en ellos las más poderosas defensas, con la idea de bloquear el camino a los aliados. Y como la decisión de efectuar el desembarco en las playas de Normandía se mantuvo en el más estricto secreto, los aliados hicieron todo lo posible para que los alemanes supusieran que la invasión se efectuaría en la zona del Paso de Calais. Los aliados sabían que el éxito de la maniobra no



Puesto de observación alemán en la Muralla del Atlántico



Una de las postales que muestra la playa arcillosa de Luc-sur-Mer

dependería de la superioridad material ni del dominio aéreo y naval de la zona de desembarco, sino de que, en la primera semana, el grueso de las fuerzas alemanas se encontrara lo más lejos posible de Normandía.

En mayo de 1942, el Almirantazgo dirigió un llamamiento a la población, con objeto de recoger fotografías y tarjetas postales de la costa francesa.

A los pocos días, el Mando naval inglés recibía más de nueve millones de tarjetas postales y fotografías del litoral galo. De tan ingente cantidad de material se seleccionó casi medio millón, de donde se sacaron gran número de detalles importantes que no figuraban en los mapas.

Contemplando una postal de Luc-sur-Mer, un oficial del Estado Mayor de Montgomery recordó haber pasado allí unas vacaciones antes de la guerra, y también que la extensa playa arcillosa resultaría una trampa mortal para los carros británicos. En consecuencia, se descartó el lugar como zona de desembarco para los tanques ingleses.

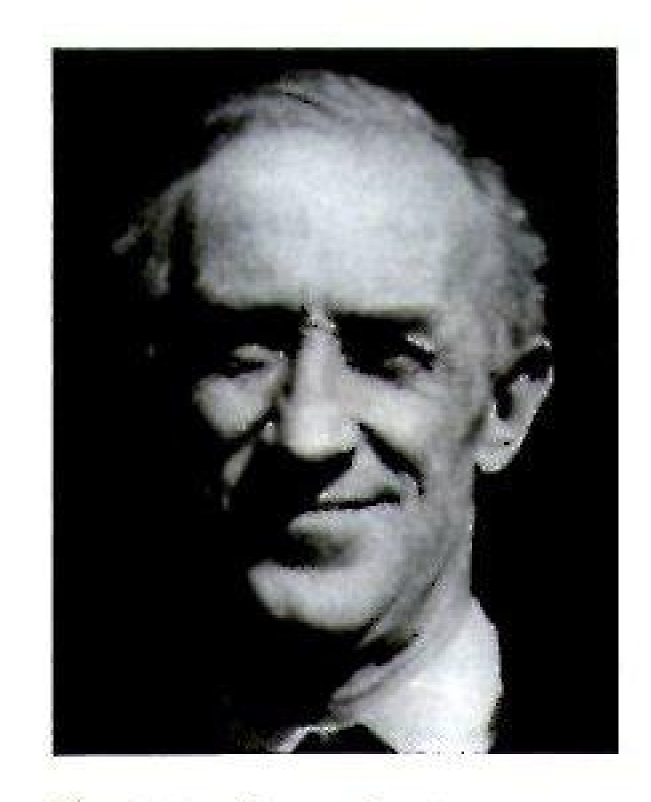
Con objeto de descartar sorpresas poco gratas, se efectuó un estudio geológico de los acantilados, se anotó la inclinación de la costa, resistencia del terreno y otros pormenores relativos a la costa normanda, muy útiles para el traslado a tierra del material pesado. Para ello, los geólogos consultaron más de un millar de libros técnicos franceses, algunos del siglo XVIII.

Además, se tomaron fotografías aéreas de todos los sectores de la costa, desde una altura de 10.000 m, y luego se cotejaron con otras obtenidas en vuelo rasante.

Una vez que los geólogos estudiaron hasta el último detalle, tardaron varios meses en redactar los correspondientes informes. Sin embargo, los elementos

responsables juzgaron que los datos recopilados no bastaban para confeccionar un plan de invasión que mereciese absoluta garantía.
De pronto se llegó a la conclusión de que dicho plan se hallaba íntimamente ligado a un minucioso conocimiento del terreno. Y, puesto que el Servicio Secreto británico rechazó las fuentes de consulta normales, el capitán de corbeta Nigel Willmott, fundador del comando de reconocimiento costero, y al propio tiempo jefe de esta unidad especial, cuyas actividades se mantenían en el más impenetrable secreto, recibió orden de efectuar un rápido y concienzudo análisis del suelo de las zonas donde tendría lugar el desembarco.
Enfundados en sus trajes impermeabilizados y con ayuda de instrumentos especiales, los hombres de esta unidad reconocerían minuciosamente las playas.
En el otoño de 1943, el grupo especial realizó una serie de ejercicios en Slapton-Sands, Devonshire, tramo de litoral británico muy similar al normando.
La unidad del capitán Willmott había contribuido muy eficazmente a preparar los desembarcos en el norte de Africa y la isla de Sicilia.
A principios de enero, el grupo de Willmott recibió un pequeño submarino, denominado «X». Había sido utilizado unos meses atrás, contra el acorazado alemán *Tirpitz*. Este tipo de submarino mide 17 m de longitud, y tiene un diámetro máximo de 1,65 m; en su interior sólo podía estarse en posición de sentado. Lleva dos periscopios y tres reducidas portillas de observación. Su velocidad es de seis a siete nudos, y de cuatro en inmersión.
Estos submarinos fueron utilizados del 17 al 21 de enero de 1944 para llevar a cabo un minucioso reconocimiento de las playas.

«Alcanzamos la costa de Normandía navegando en inmersión —informa el capitán de corbeta Nigel Willmott—, con ayuda del remolcador *Darthema*; era ésta una técnica completamente nueva. La distancia entre ambas costas es de más de cien millas en la ruta que seguimos. El barco nos dejó fuera del alcance del radar costero enemigo. Salimos a la superficie y navegamos sobre los campos de minas. A causa de nuestro escaso calado, nada había que temer.
»No tardamos en llegar a nuestro objetivo. Bien por suerte o debido quizá a la buena conducción de la nave —yo mismo actuaba de piloto—, alcanzamos nuestra meta en el punto y hora exactos: el amanecer del 18 de enero de 1944. Evolucionamos con lentitud y cautela por aquellos parajes. Las viviendas costeras estaban cerradas, mas no por ello había cesado la actividad. Mucha gente trabajaba en las instalaciones defensivas, y no escaseaban los útiles mecánicos propios de la construcción. Podíamos verlo todo con nitidez. Nos paramos frente a Moulins-St.-Laurent, y por espacio de tres días reconocimos la playa entre dicho lugar y Vierville, a unas tres o cuatro millas al oeste.


Capitán de corbeta Nigel Clougston-Willmott

»Según el plan de trabajo, al que debíamos atenernos con todo rigor, bajamos al fondo cuando poco más o menos habíamos alcanzado la posición determinada, y allí nos quedamos hasta cerca de las once, para dormir un poco. Estas cuatro horas fueron las únicas que pudimos dedicar al sueño. Después de comer algo regresamos a la superficie, nos aproximamos hasta unos 400 m de la costa y examinamos las instalaciones defensivas enemigas hasta que nos fue posible, es decir, mientras hubo luz diurna. Después nos volvimos a posar en el fondo durante varias horas, comimos un poco y preparamos los trajes de buceo —había mucho que hacer— para emerger a las siete de la tarde y acercarnos al litoral. Entonces los buceadores se trasladaron a tierra.
»En este caso, el objetivo principal de la investigación era establecer la composición del terreno, y comprobar si éste era o no apropiado para el desembarco. El trabajo lo ejecutaron soldados del Ejército de tierra, grandes nadadores y de un valor a toda prueba. Normalmente se trasladaban a la playa sobre las siete de la tarde, nadando unos 200 m, que era lo máximo que podíamos acercarnos. Yo permanecía siempre en cubierta. Dos marineros se quedaban en

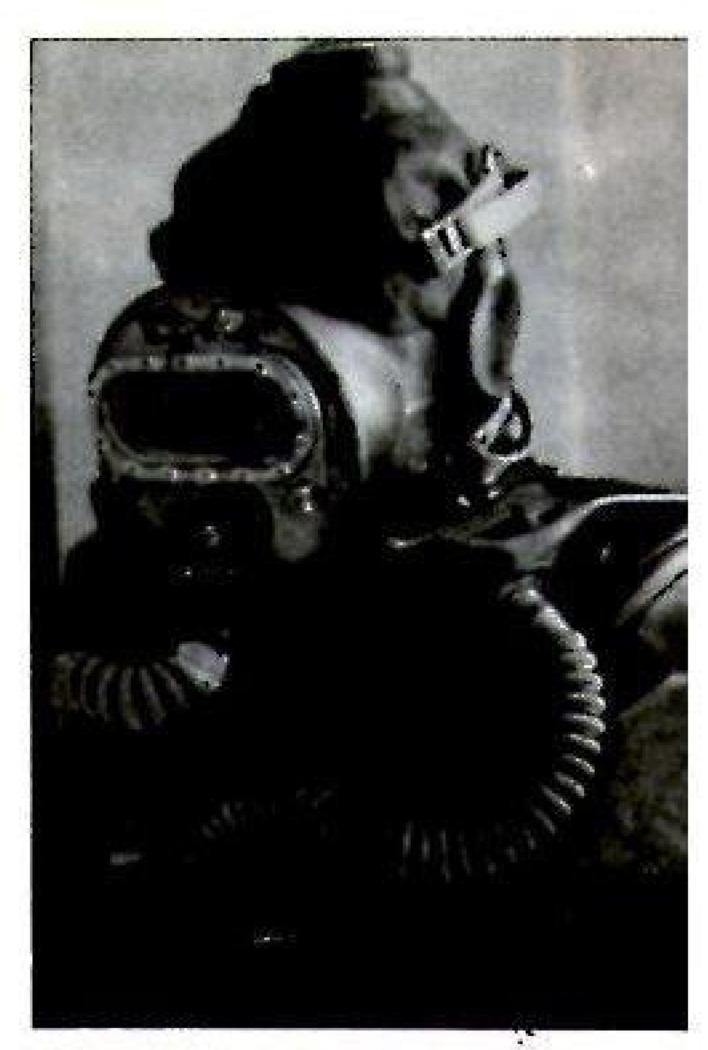


Interior del «X-24»

Obstáculos en las playas de la costa del Canal

el interior del submarino, mientras los soldados buceadores estaban arriba, junto a mí. Mientras ellos se lanzaban al agua para continuar su tarea, nosotros nos aproximábamos a la playa con el fin de estudiar las corrientes y otros detalles de importancia. Recogíamos a los buceadores sobre las diez de la noche. Empleábamos técnicas muy refinadas para comprobar nuestra labor de equipo. Una vez a bordo los buceadores, nos trasladábamos unas cuatro millas mar adentro, con objeto de recargar las baterías, pues a causa del ruido no podíamos efectuarlo cerca del litoral. Aprovechábamos la oportunidad para revisar las armas, los trajes de buceo y los instrumentos de los nadadores, que debían ser limpiados y secados a causa del agua salada. Por cierto que el material no era escaso: pistola, cuchillo, un profundímetro, sonda acústica, grandes taladros para obtener muestras del suelo, cinturones especiales y sacos para guardarlas, la ración de urgencia, tablillas para escribir bajo el agua, brújula submarina y, por último, lápices adecuados y coñac; esto último había que reponerlo con frecuencia. Pero todo marchaba bastante bien, excepto algún que otro susto. En una ocasión, cuando los buceadores se hallaban en la playa, se toparon con dos centinelas alemanes provistos de lámparas de bolsillo. Esto era, en verdad, algo inesperado, pero teníamos suficiente experiencia como para saber si los centinelas habían descubierto o no nuestra presencia, o simplemente creían haber notado algo fuera de lugar. Nuestros hombres se ocultaron, y al poco rato salieron de su escondrijo para continuar su tarea. Luego, mientras se hallaban tendidos en la arena sacando pruebas, se les acercaron otros dos centinelas. Uno de ellos tropezó con un instrumento y cayó, hiriéndose en una rodilla. El compañero le ayudó a incorporarse y el hombre, tras comprobar que no se trataba de nada serio, se sacudió la arena del pantalón y ambos continuaron la ronda, sin saber con qué había tropezado. Sin duda imaginó que se trataba de una piedra.

»Regresamos sin mayores contratiempos, con informes de mucho valor sobre la posición de los campos minados —que en determinados parajes eran muy densos— y otros datos sobre las defensas. Pero lo más importante eran las muestras del terreno. Nos sentíamos todos muy contentos. A la postre, era mejor descubrir a tiempo los riesgos, pues de lo contrario supondrían un serio obstáculo llegado el momento de la invasión. Los pequeños submarinos fueron muy eficaces en las tareas de investigación.»

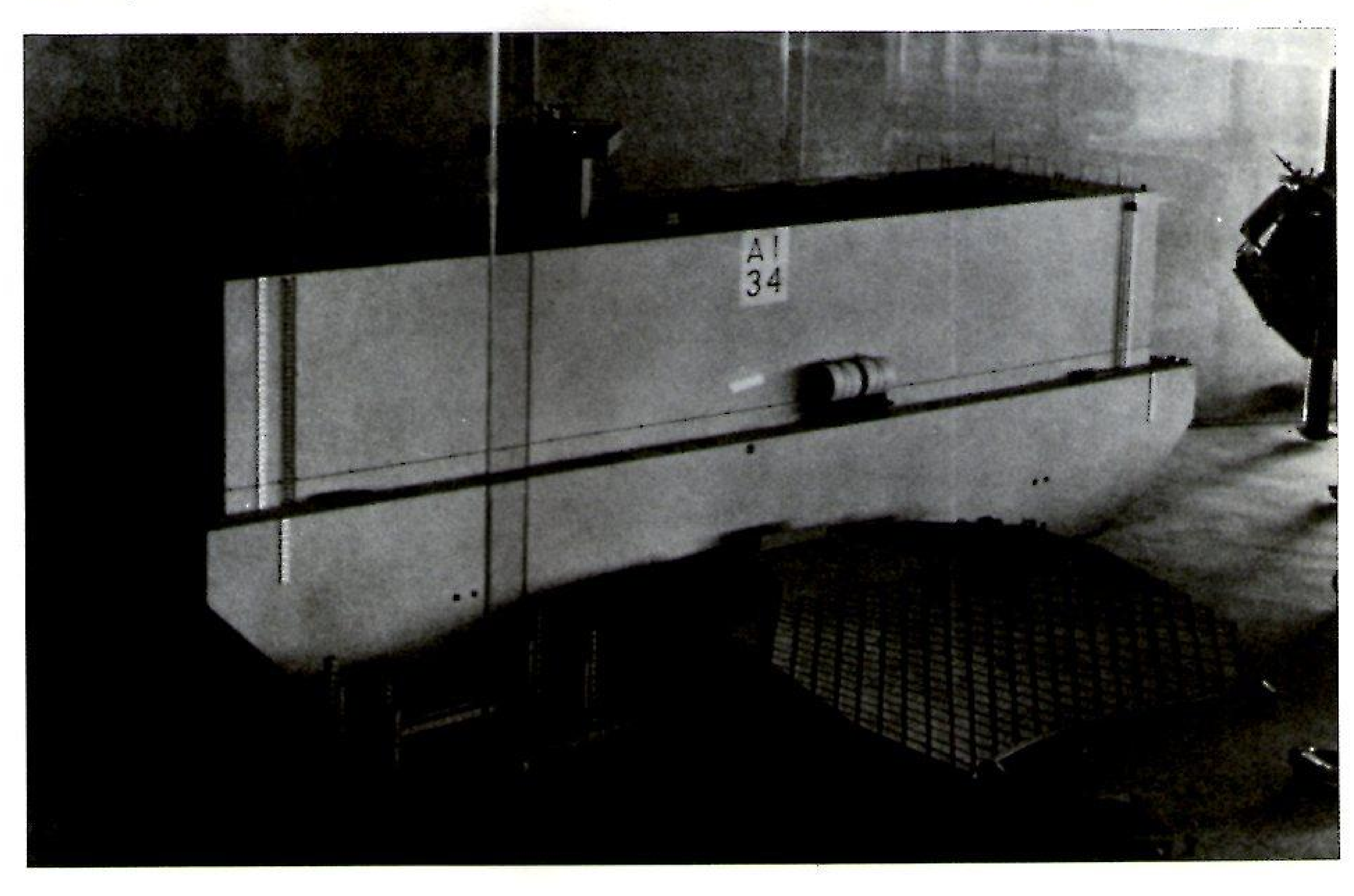

Uno de los buceadores del comando de reconocimiento costero

Ya en 1942, todos los puertos entre Burdeos y Amberes habían sido fortificados. Según mandato expreso de Hitler, era preciso defenderlos hasta el último cartucho. Los comandantes respectivos tenían orden de volar las instalaciones portuarias antes de que cayese el último de sus soldados. Pues, como solía decir el Führer, «mientras dominemos los puertos, conservaremos Europa».

En realidad, los aliados no podían pensar seriamente en la invasión sin disponer de algún puerto; a los pocos días de carecer de suministro de material y alimentos, sus hombres se verían arrojados al mar. Mas, a la vez que Hitler había exhortado a sus comandantes de puerto a defenderlos hasta el fin, el jefe del Mando de Operaciones Combinadas, lord Louis Mountbatten, a cargo de los preliminares de la vasta maniobra de desembarco, encontró la solución del problema: «Si no podemos tomar ningún puerto, lo llevaremos con nosotros», manifestó en una reunión. Los presentes creyeron que se trataba de una broma de mal gusto. Sin embargo, nadie sospechaba que, dos años más tarde, unos veinte mil obreros, con un millón de toneladas de acero y de hormigón, convertirían la «broma» en realidad al montar puertos artificiales de los que dependería el éxito de la invasión, al mismo tiempo que iba a ser uno de los mayores secretos de la operación «Overlord». El lugar donde se guardaban las piezas del modelo sólo era accesible a un reducido número de altos jefes militares.

El puerto artificial fue designado con el nombre clave de «Mulberry». Tendría mayor capacidad que el puerto de Dover, para cuya construcción en tiempo de paz se invirtieron siete años; sólo para estudiar el fondo marino sobre el que se asienta se necesitaron varios meses.
Pero, en este caso, el emplazamiento del puerto artifical se hallaba fuertemente minado, inutilizado por muchos obstáculos y, además, bajo el fuego de las baterías costeras alemanas. Se eligió un lugar frente a la playa de Arromanches.
Los diferentes elementos habrían de transportarse a través del Canal, ante los ojos del enemigo, y en el plazo de dos semanas tendrían que reunirse las piezas. Se optó por construir dos puertos: uno para las tropas de desembarco británicas, y otro para las norteamericanas. Sólo los malecones necesarios tendrían una longitud total de 12 km. En estos gigantescos «cajones» habría lugar para el personal y las baterías antiaéreas. Merced a un sólido anclaje por medio de recios cables de acero, el puerto artifical se adaptaría al flujo y reflujo de las mareas.
Es natural que, tanto a la Luftwaffe como a los servicios informativos alemanes, no les pasaran inadvertidas las gigantescas construcciones junto a la desembocadura del Támesis y a la costa oriental inglesa. Tenían el aspecto de almacenes de cinco plantas tendidos sobre un costado.
Para los obreros portuarios británicos, tales «cajones» eran silos flotantes que los aliados remolcarían para nutrir a la población del continente, mientras que el Alto Mando alemán los consideraba muelles de repuesto, que los aliados pensaban utilizar si tuviesen la fortuna de conquistar un puerto. Esta interpretación les confirmaba en la idea de que los aliados tratarían antes que nada de apoderarse de un puerto en la zona del Paso de Calais.
Una nueva instalación recién desarrollada, el «Swiss Roll» (Panecillo Suizo), es un malecón flotante enrollable, que puede extenderse hacia el barco en dirección a la orilla. Está hecho de articulaciones de acero, y completa el puerto artificial «Mulberry».

Maqueta de una parte del puerto artificial Mulberry, celosamente guardada





Ensayo del «Tambor Panja»

Sin embargo, estas novedades fueron superadas en los meses siguientes por otras desarrolladas por la Marina real. En primer lugar tenemos el aeródromo flotante «Lilo», que debía reforzar la creencia en el Mando alemán de que los aliados pensaban efectuar el desembarco en una zona poco apropiada; por lo que respecta a Normandía, estos aeródromos flotantes resultaban totalmente superfluos.

En agosto de 1943, unos talleres británicos recibieron ciertos planos de una instalación, dispositivo que serviría para abrir brechas en las robustas construcciones de hormigón armado enemigas, lo bastante grandes como para dejar paso a un carro de combate. El aparato consistía en dos enormes ruedas de acero, de un diámetro de 3 m y de 30 cm de superficie de rodadura. El eje, parecido a un tambor, servía de cámara de explosivos, y el aparato sería movido por una serie de cohetes situados en los bordes de las ruedas.

El aparato recibió la misteriosa designación de «Tambor de Panjan»; su construcción se mantuvo en el más estricto secreto, de manera que, aparte de los operarios, sólo siete personas entraban en el lugar de su fabricación. Incluso le estaba vedado el acceso a su inventor. En un mes estuvo listo el modelo del «Tambor de Panjan», y se sacó de los talleres de noche y con una fuerte escolta de policía.

Y un buen día se probó el aparato en un lugar de la costa oriental sin contar con la menor protección, en cuanto a la conservación del secreto. Docenas de curiosos, junto con los altos jefes militares, tuvieron ocasión de contemplar el artefacto rodando sobre la playa, hasta que acabó perdiendo el equilibrio y cayó. Se explicó a los curiosos que tal aparato monstruoso estaba en condiciones de romper la Muralla del Atlántico.

Casi al mismo tiempo, cuando el general Dwight D. Eisenhower fue nombrado comandante en jefe de las fuerzas aliadas de invasión, Hitler enviaba a Francia al mariscal Erwin Rommel, con la misión de asegurar las defensas de la costa occidental francesa. Este comenzó su tarea llevando a cabo una minuciosa inspeccion de las zonas consideradas como peligrosas y, mientras tanto, la propaganda continuaba hablando a bombo y platillo de la inexpugnabilidad de la Muralla del Atlántico. Se veía bien a las claras que los alemanes se hallaban confundidos.

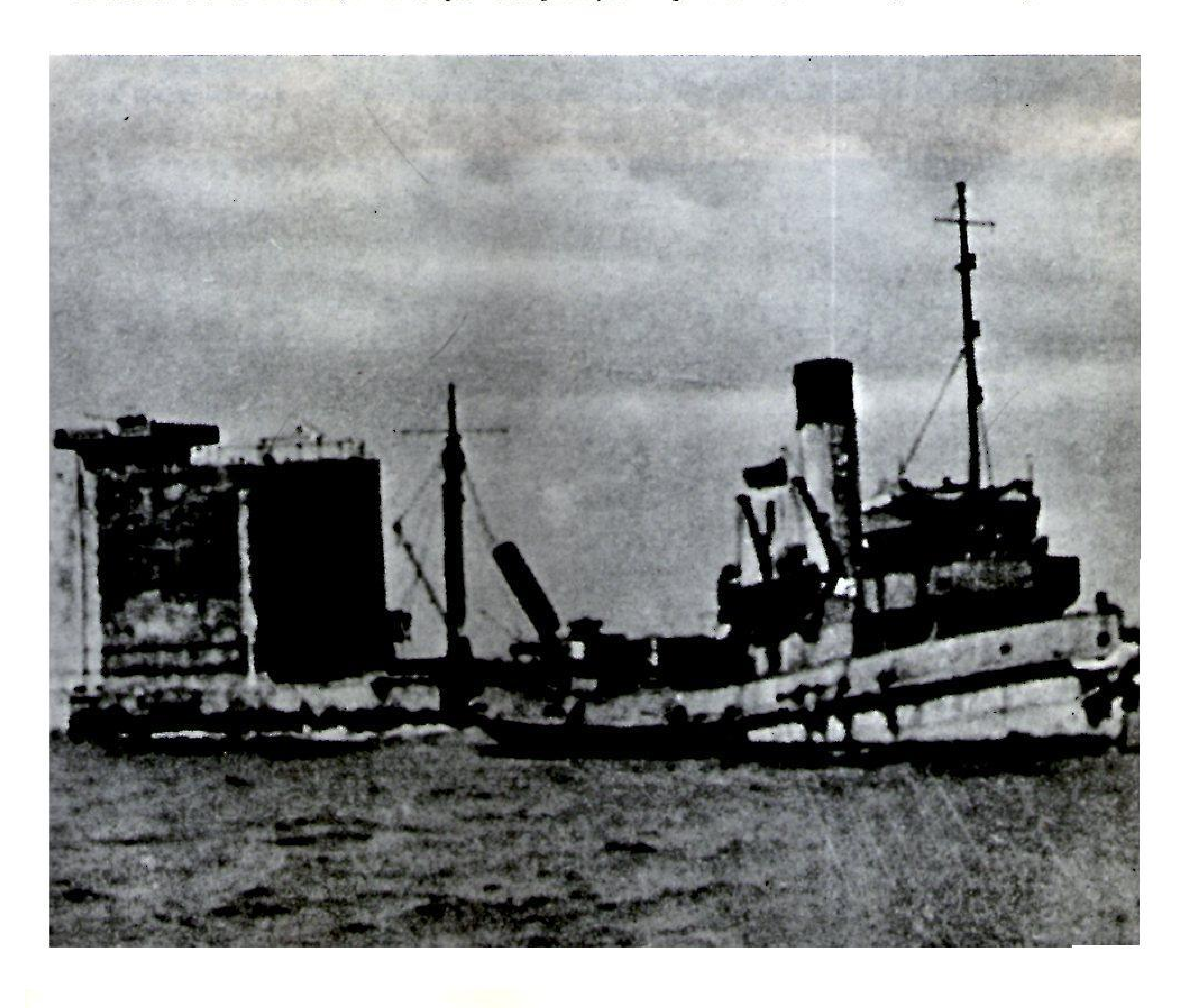
En muchos puntos fueron colocados nuevos campos de minas, así como alam-

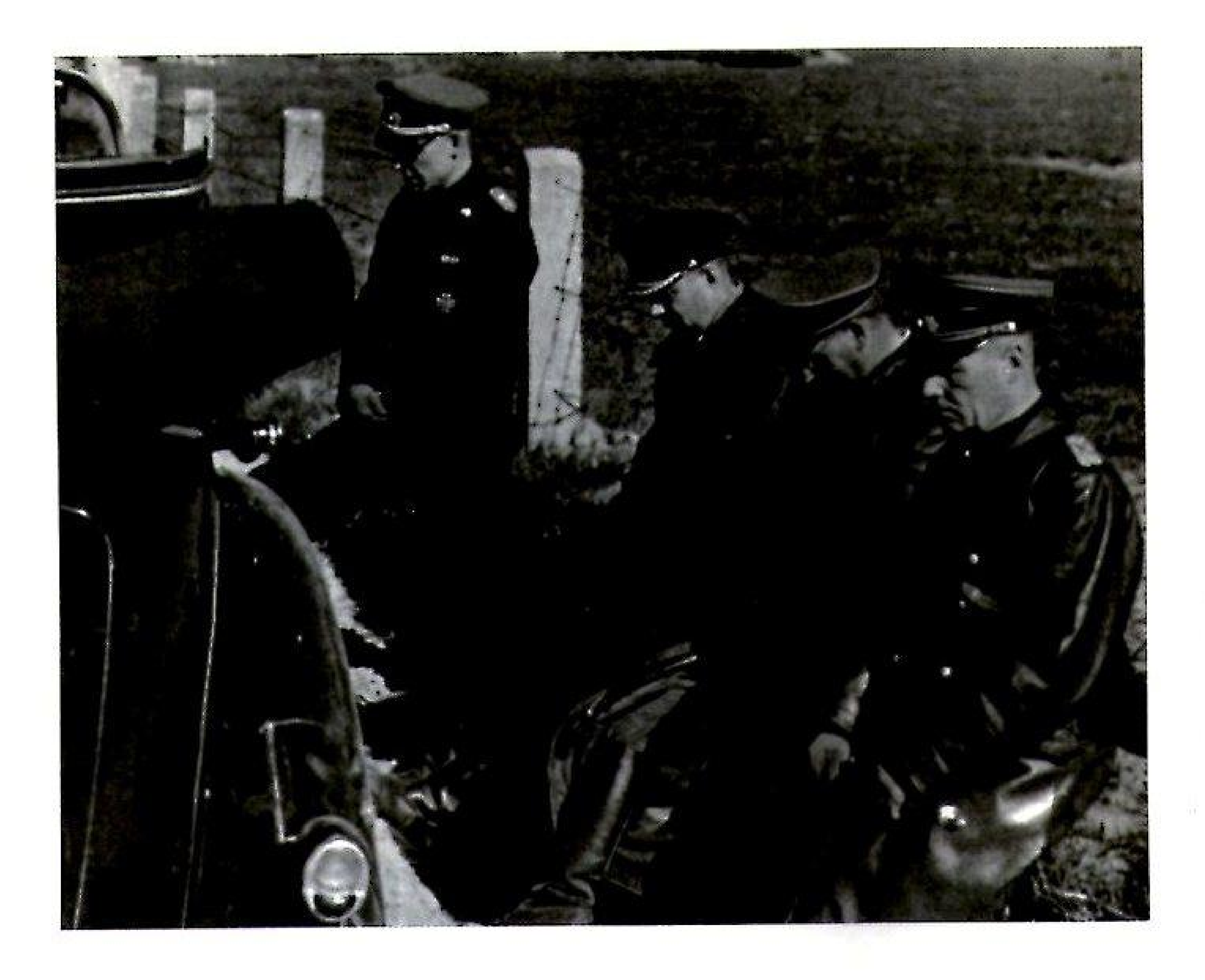


bradas, que en muchas partes se reducían a unos simples carteles indicadores. Comoquiera que con respecto a los campos de minas, y para protección de los nativos, hubo que avisar a las autoridades locales francesas acerca de los perímetros de los citados campos, el enmascaramiento resultaba perfecto. Además de ello, se pusieron casi en manos de los agentes aliados que operaban en España y en Suiza unos mapas con indicación de los campos de minas y las obras de fortificación.

Con este modo de disimular los en realidad cada vez más importantes trabajos defensivos, se procedió al aumento gradual de las divisiones acantonadas en Francia, lo cual se consiguió por un método bien sencillo: se avisó a las autoridades francesas para que preparasen el oportuno alojamiento; se anunció a los ferrocarriles galos que reservaran el oportuno material ferroviario para el transporte; luego vinieron los almacenes para los servicios de Intendencia, con las correspondientes insignias de las divisiones, y un buen día incluso se efectuaban unas maniobras. Los siempre activos elementos de la resistencia completaron la escena, y a los pocos días Londres conocía el emplazamiento de las nuevas divisiones. De todos modos, estas maniobras diversivas se llevaban a cabo con tal amplitud, que el Cuartel General alemán en París tenía que llevar una lista de tales divisiones-fantasma, a fin de que no se produjera ninguna confusión en

Transporte de piezas del puerto Mulberry





17-19 de abril de 1944: Breve descanso durante la gira de inspección por la costa entre el Somme y el Escalda. Desde la derecha: Mariscal Erwin Rommel, general Wilhelm Speidel, vicealmirante Friedrich Ruge y capitán Helmut Lang

el Estado Mayor. Los cuestionarios que Londres enviaba a los miembros de la resistencia – muchos papeles cayeron en manos alemanas –, eran prueba evidente de hasta qué punto el enemigo había mordido el anzuelo.

El SOE mantenía contacto con sus agentes por medio de la BBC, utilizando frases cifradas en los distintos boletines de noticias. Naturalmente, no se ocultaba a los ingleses que el significado de estas fases era conocido por los alemanes a través de los agentes capturados. En ello vieron los aliados una posi-



Francia septentrional. Primavera de 1944

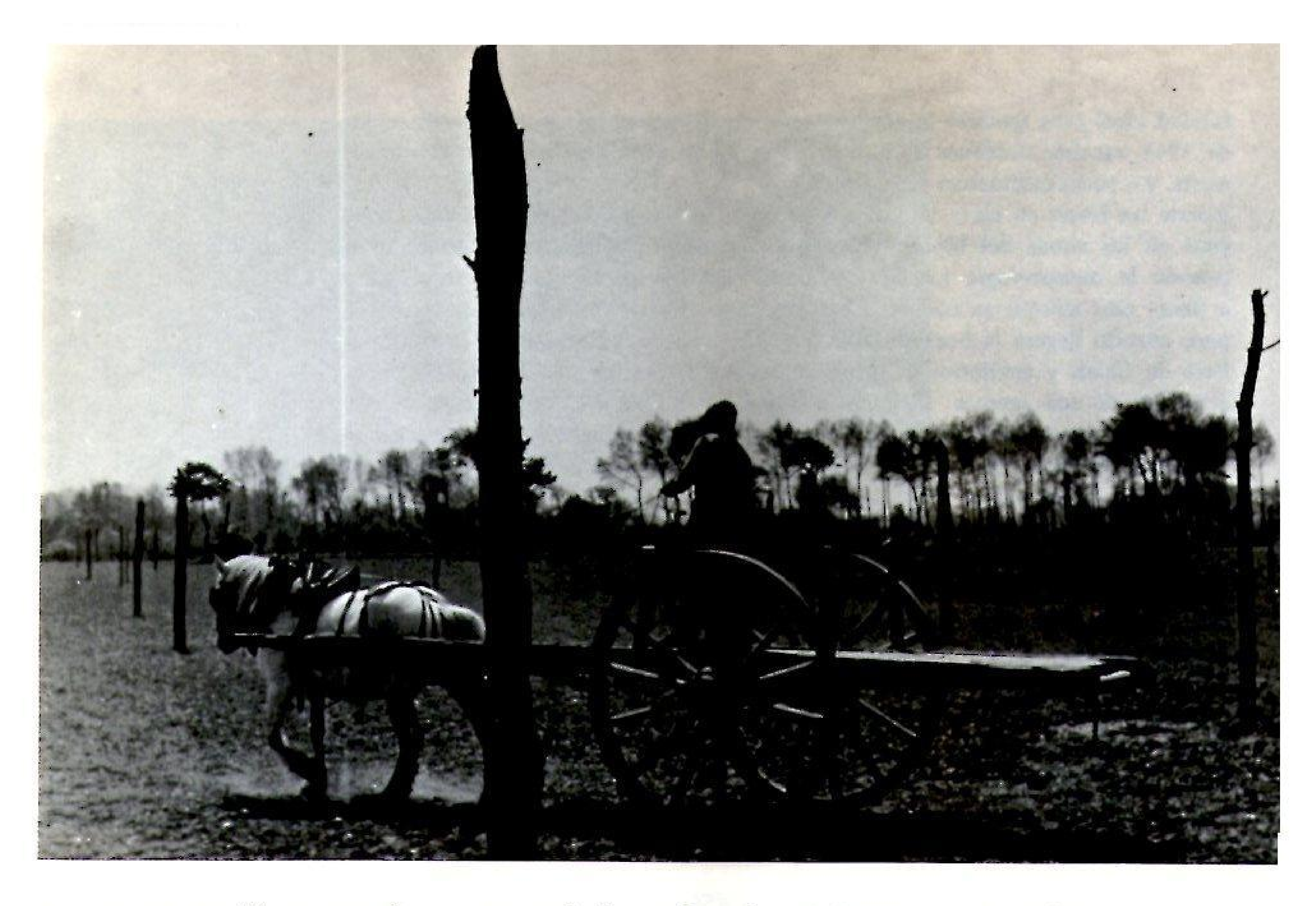
bilidad ideal para sembrar la confusión en las filas enemigas y, a partir de mayo de 1944, muchas unidades alemanas se hallaban en un casi continuo estado de alerta, y a veces cambiaban de sector de costa.

Aparte las frases en clave lanzadas a las ondas por la BBC, las tropas de guarnición en las zonas del litoral tenían que estar siempre en tensión, sobre todo cuando la meteorología indicaba tiempo favorable para el desembarco; poco a poco, esta tensión se convertía en cosa rutinaria, con el consiguiente peligro para cuando llegara la hora de la verdad. Además, y sobre todo en la zona del Paso de Calais y territorios limítrofes, el SOE dispuso un gran incremento en la actividad de sus agentes. El continuo lanzamiento de suministros cada noche y el activo intercambio de mensajes, hicieron que los alemanes aumentasen la vigilancia en dicha zona; asimismo, de vez en cuando se lanzaban emisoras de radio, que funcionaban con parecida longitud de onda que los instrumentos de las unidades acorazadas del 15.° Ejército, estacionadas en el Paso de Calais. Además del llamado «juego de mensajes», las comunicaciones entre Londres y los agentes en manos de los alemanes seguían confirmando a éstos que el desembarco tendría lugar en la zona del Paso de Calais.

Las fuerzas paracaidistas se entrenaban con rigor especial, al principio con gafas oscuras, y luego por la noche. Los pilotos de los planeadores debían estar dispuestos a tomar tierra en cualquier punto en plena oscuridad, aun cuando fuera una franja estrecha llena de obstáculos. Las tripulaciones de los planeadores y los paracaidistas veían películas y cartas en relieve, que daban una



Armas arrojadizas preparadas por los soldados alemanes, que debían detener a los aliados



Costa francesa, primavera de 1944. Campos sembrados de obstáculos, llamados «Espárragos de Rommel», contra las tropas paracaidistas

impresión exacta del terreno, tal como se veía desde un planeador o balanceándose mientras se descendía en paracaídas.

Y, puesto que los mapas utilizados para los ejercicios llevaban nombres polacos y rusos, los hombres ignoraron hasta el último momento el lugar de lanzamiento, aun cuando conocían el objetivo hasta en su más mínimo detalle. Los mapas reales y ultrasecretos llevaban la denominación de «Bigot», y sólo eran accesibles para un reducidísimo número de altos jefes militares y científicos.

Ya en febrero de 1944, los aliados se percataron de que el aspecto de la costa francesa comenzaba a cambiar considerablemente. Cada día se sacaban millares de fotografías en vuelo rasante, en las que se confirmaba que los alemanes vigilaban la ejecución de sus trabajos defensivos en el litoral.

Además, los aparatos de reconocimiento volaban casi siempre entre cinco y ocho kilómetros a lo largo de la costa, y la fotografiaban, casi rozando las olas, para dar la impresión de que dichas fotos se tomaban desde una lancha de desembarco.

Por último se elevaban a unos mil metros, de manera que fotografiaban las relaciones entre los tramos de litoral y el estado de la marea. Todo, hasta el más insignificante detalle de estas fotografías, era reproducido en Inglaterra en forma de gigantescos mapas en relieve.

Sobre la base de estos conocimientos, los trabajos del grupo Willmott y las fotografías de los aparatos de reconocimiento, se reprodujeron en un tramo de la costa inglesa en condiciones idénticas a las que existían en Normandía, a escala. Junto a los mismos obstáculos alemanes, como minas y alambradas, se reprodujeron aquí las defensas ideadas por Rommel. De este modo, las tropas destinadas a la invasión estaban perfectamente familiarizadas con el medio ambiente. Por supuesto, también se probaron los artilugios destinados al efecto. Debido a sus peculiaridades, los soldados los llamaban «Funnies» (algo así como cosa divertida). El más interesante de ellos fue una especie de trillo cuyas cadenas colgantes sobre el suelo hacían estallar las minas, y por su huella podían

Fotografías de la página 391: Arriba: Este mapa, altamente secreto, muestra un sector de la playa de desembarco norteamericano, con las úljtimas anotaciones pertenecientes al 12 de mayo de 1944. El mapa lleva la inscripción «Bigot», y sólo tenía acceso a él un reducido grupo de altos oficiales aliados Abajo: Gran Bretaña, primavera de 1944. Ejercicios de desembarco con nuevos modelos de carros. En la playa, obstáculos similares a los colocados por los alemanes

LA SEINE

LE OVERPRINT - Information as of 12 May

to COXSWAIN or NAVIGATOR

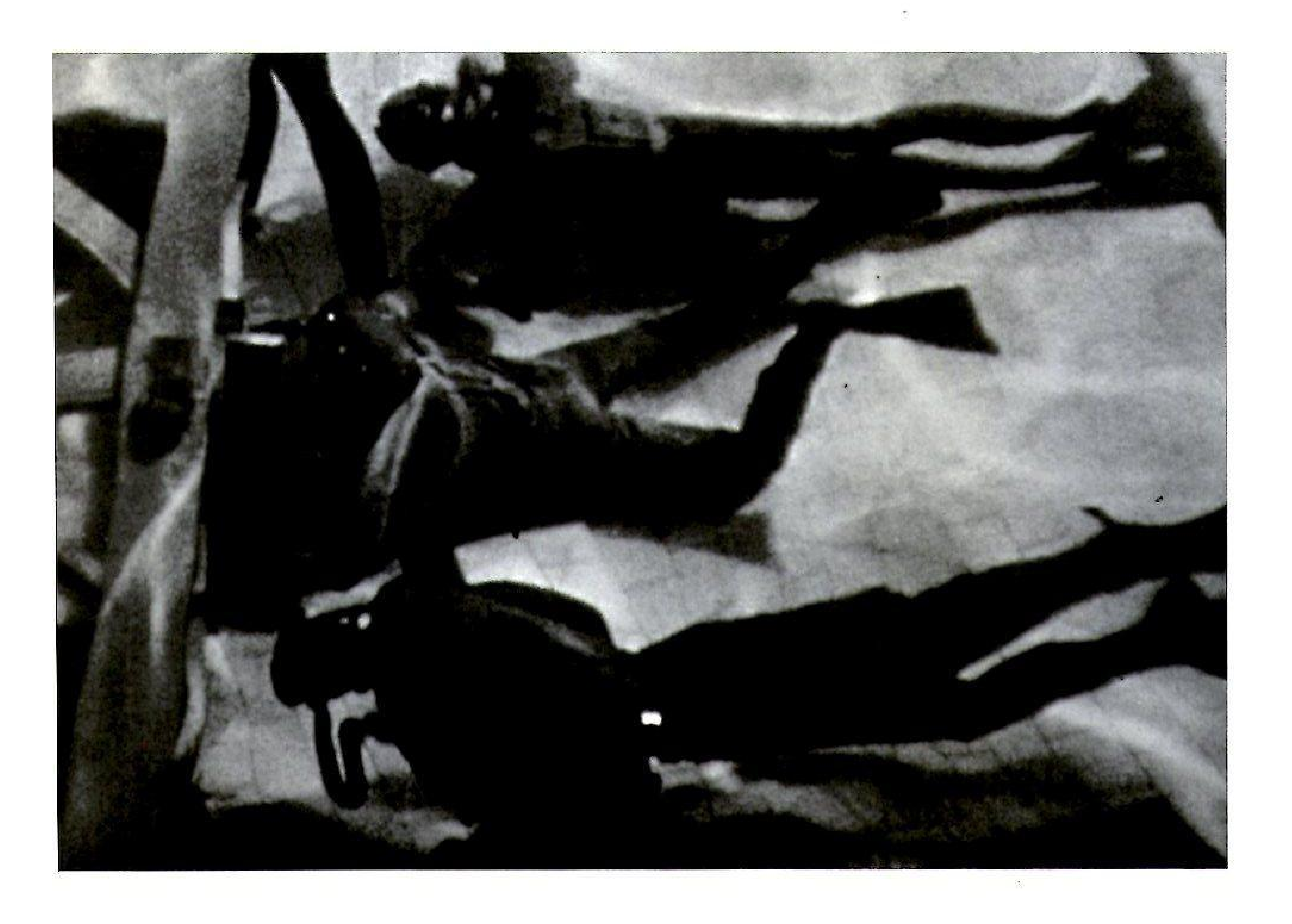
UTAH BEACH-SOUTH (La Madeleine)

TOP SECRET - BIGOT

UNTIL DEPARTURE FOR COMBAT OPERATIONS - THEN THIS SHEET BECOMES RESTRICTED

caminar los expedicionarios sin que hubieran de tener el menor riesgo. Fueron copiados incluso los obstáculos alemanes más sólidos, formados por partes de las antiguas defensas fronterizas belgas «Belgischen Tore», conocidas por los aliados como «Elemento C». Las puertas de hierro de tres toneladas – lo bastante fuertes como para detener una lancha de desembarco a plena carga y a toda velocidad – permitieron a las unidades especiales de zapadores desarrollar las más efectivas técnicas demoledoras.
En la noche del 18 de mayo de 1944, los oficiales británicos George M. Lane y Roy Wooldridge cayeron en manos de la vigilancia alemana. Tenían la misión de determinar el alcance de los campos de minas frente a las playas de Cayeux-sur-Mer. Si no fueron ejecutados de inmediato, siendo en vez de ello trasladados al Cuartel General de Rommel, fue gracias a la casualidad de que el general Speidel, jefe de Estado Mayor de Rommel, se hallaba en gira de inspección justamente en dicho sector de la costa; en lugar de ser «hábilmente interrogados» por el Servicio de Seguridad, Speidel ordenó que los encerrasen en el palacio La Roche Guyon, en celdas separadas. Estos dos ingleses son los únicos que han sobrevivido entre los que, enviados a reconocer el litoral ocupado por los alemanes, fueron hechos prisioneros por éstos.
«Era el 18 de mayo de 1944 – informa el coronel George M. Lane – cuando, junto con mi amigo – su nombre era Roy Wooldridge –, nos encontrábamos en un pequeño bote neumático, a cerca de media milla de la playa de Cayeux-sur-Mer.
»Era todavía oscuro, y por fin pudimos seguir remando. Y mientras, sentados en el bote, veíamos cómo, lentamente, se iba aclarando más la costa, nos sentimos

Comandos dragaminas realizando un adiestramiento submarino con obstáculos alemanes



bastante perplejos. Estábamos convencidos de que por una especie de milagro no nos había divisado ningún aparato enemigo, o de que sucedía algo o éramos observados, pero no pasó nada anormal. De pronto escuchamos un ruido, y vimos una lancha procedente de la costa que se dirigía derecha hacia nosotros. La embarcación se aproximaba, y entonces dije a Wooldridge: "Tal vez podamos adueñarnos de la lancha y regresar con ella". Pero la gente de a bordo, que deseaba capturarnos, procedió con mucha cautela; al hallarse lo bastante cerca de nosotros comenzó a dar vueltas en torno. Además, tres hombres no dejaban de apuntarnos, cosa por demás superflua. Levantamos los brazos al ver que no teníamos la menor oportunidad de dominar la situación. Los alemanes se acercaron con mucha prudencia; nos trasladaron a su lancha y nos registraron muy cuidadosamente. Al ser llevados a Cayeux-sur-Mer observamos que los alemanes entraban en el puerto, desplegando gran lujo de precauciones. Les pregunté el motivo, y me respondieron que por las minas. Al pensar que en la noche anterior había transitado por dicho paraje, sin acordarme para nada de las minas, tuve clara conciencia del peligro que habíamos corrido. Me volví hacia Roy Wooldridge, y al verle sonriente hice lo propio. Creo que, después de todo, nos sentimos muy aliviados al estar sanos y salvos.

»En Cayeux-sur-Mer nos interrogaron una serie de personas, cuyos nombres no recuerdo. Por último nos vendaron los ojos y nos ataron las manos a la espalda, para trasladarnos a otro lugar, del que nunca me he vuelto a acordar; lo sabía entonces, pero se me ha olvidado. Sin embargo, supongo que se trataba de Tourcoing. Ya en dicho lugar nos llevaron a un edificio, y entonces nos quitaron las vendas. Nos encerraron en celdas separadas.

»Al día siguiente nos condujeron a otra parte, de la que tampoco me acuerdo. De nuevo nos interrogaron varios individuos, siempre por separado, de manera que apenas veía a Roy. Por último se presentaron en mi celda dos oficiales, me vendaron los ojos y me subieron a un automóvil.

»Iba en el asiento delantero, junto al conductor, y con gran asombro por mi parte comprobé que, si me inclinaba lo bastante sobre el respaldo, veía algo por el débil resquicio que dejaba la venda en ambos lados de la nariz. De este modo me fue posible leer los postes indicadores. El viaje duró mucho tiempo, o al menos así me lo pareció, y temía que los alemanes descubriesen que, pese a llevar los ojos vendados, me daba cuenta de que sabía por dónde andábamos, tratando, no obstante, de no darlo a entender. Por poco lo estropeo todo cuando de súbito un perro cruzó la carretera, y estuve a punto de gritarle al chófer que condujese con más prudencia; por suerte me dominé en el último instante. Finalmente, llegamos a nuestro destino, y el automóvil se detuvo.

»Poco antes, en un indicador había leído lo siguiente: "La petite Roche Guyon", y traté de retener el nombre en la memoria, aun cuando incluso hoy no recuerdo bien el porqué.

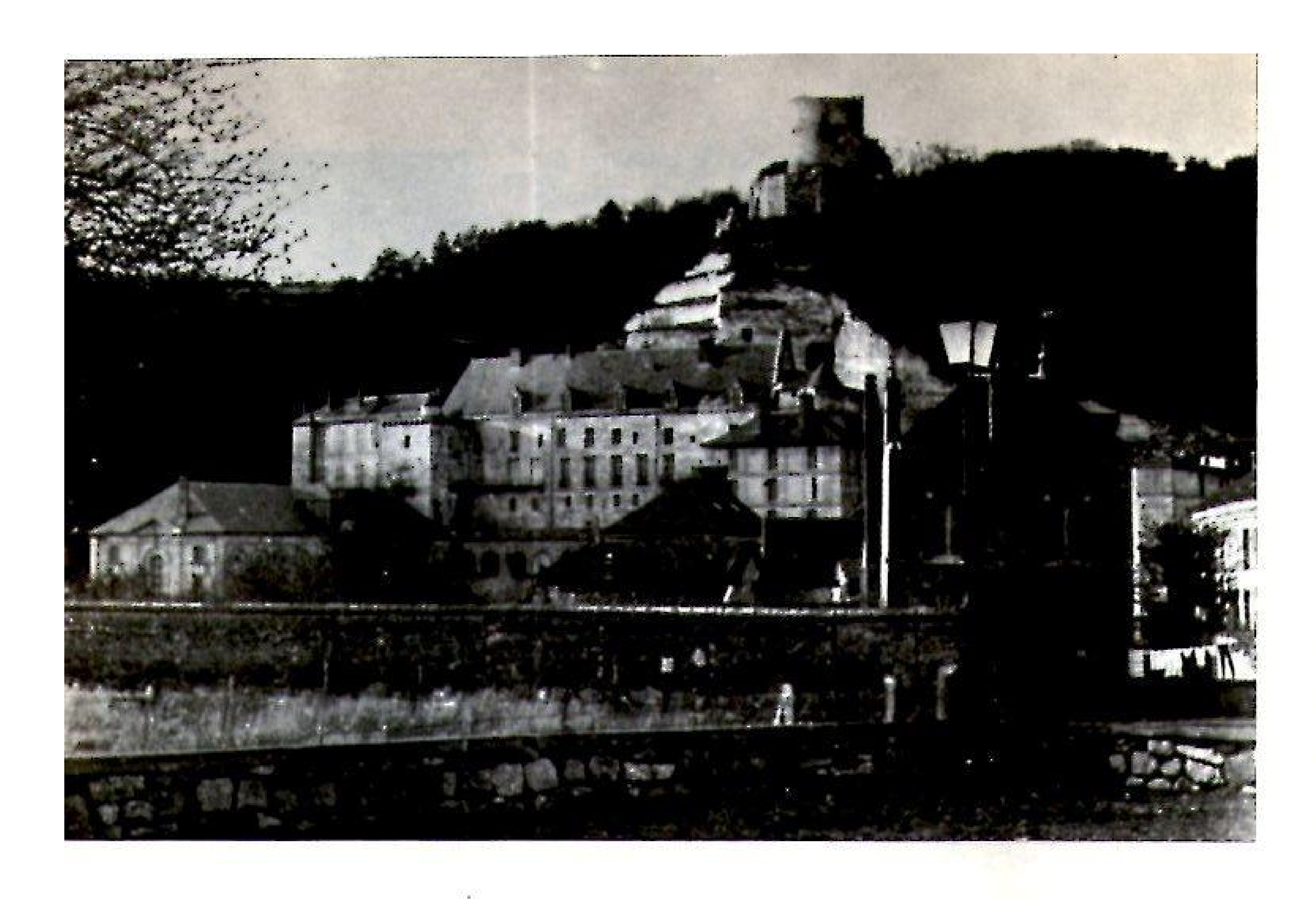
»Nos apeamos del vehículo, me quitaron las ataduras de las manos y la venda que me cubría los ojos. Al principio me quedé un tanto deslumbrado, pero al poco rato distinguí un palacio extraordinario erigido al pie de unas rocas. Noté que las chimeneas formaban una línea con los árboles que crecían entre las peñas. Me volví hacia Roy Wooldridge y le dije: "¡Dios mío! Fíjate en este lugar tan raro", pero los centinelas parecían algo amoscados y nos metieron rápidamente en el edificio. Luego me condujeron a una pequeña estancia, separado de mi compañero. Al cabo de un rato, decidí echar una ojeada fuera, al percibir que imperaba una calma absoluta. Me dirigí a la puerta, la entreabrí un poco y miré por el resquicio. De pronto saltó ante mí un gran perro de aspecto fiero, que gruñía mostrando los dientes. Nunca en mi vida había contemplado un can de semejante catadura. El centinela tuvo mucha dificultad para sujetarlo, mientras yo, por mi parte, me apresuré a cerrar la puerta de la celda.

»De súbito tornó a abrirse, y entró un oficial muy elegante, mientras el centinela





El coronel George M. Lane en 1943 y 1968



El palacio de la familia La Roche-Foucauld, en La Roche Guyon, Cuartel General de Rommel, en la primavera de 1944

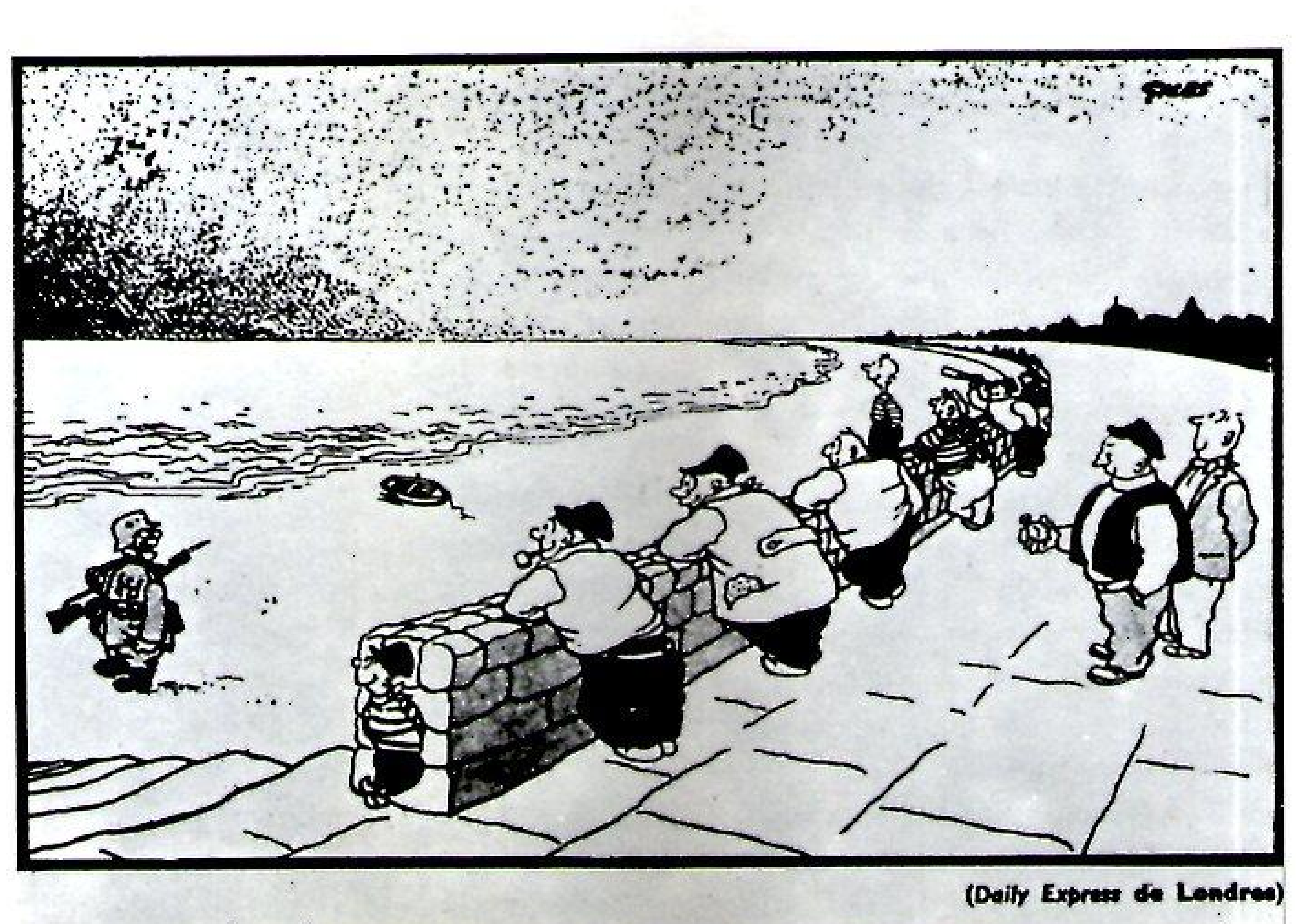
me dejaba sobre la mesa té y bocadillos. Tenía mucha hambre, y era ésta la primera comida decente que probaba desde hacía varias jornadas. Ignoraba en realidad lo que ocurriría después, cuando el pulcro oficial me dijo de repente: "He de comunicarle algo muy importante. Comparecerá ante una gran personalidad, pero ha de darme su palabra de oficial y de caballero de que se portará cual corresponde". Mostrándome ofendido, le respondí con cierta aspereza: "Naturalmente. No hago otra cosa que portarme como un caballero". El hombre sonrió. La atmósfera era muy cordial. Salimos de la pieza, y el perro seguía gruñendo. Pasamos a una estancia donde estaba sentado un oficial, también apuesto y muy bien vestido. Debía de tener un alto rango, y me acuerdo de que llevaba mucho azul y dorado en el uniforme (1).

»Se incorporó, me saludó y habló en tono amable: "Debe de hacer muy buen tiempo en Inglaterra". Le pregunté: "¿Conoce usted Inglaterra?" "Sí, la conozco muy bien —respondió—. Además, mi esposa es inglesa." Le felicité por su dominio de mi lengua, y él me dijo: "Se entrevistará con alguien de mucha importancia, y supongo que estará a la altura de las circunstancias". Contesté: "Naturalmente. Me tengo por un caballero, ¿cómo habría de portarme sino como tal?" El oficial se echó a reír, cambiamos unas frases más y luego sucedió algo curioso. Me miró las manos, no precisamente demasiado pulcras, y exclamó: "Será mejor que se lave un poco y se limpie las uñas antes de entrar ahí". "Con mucho gusto —repuse—, pero, ¿puedo saber ante quién voy a comparecer?" El hombre me contempló de hito en hito y manifestó en tono orgulloso: "Ante Su Excelencia el mariscal Rommel". Me alegré de ello, pues estaba seguro de que en el Ejército británico todos sentían una secreta admiración por el mariscal, que era ya una figura más que legendaria. De modo que me alegré de veras.
»Nos levantamos, me condujo a una puerta y entramos en una hermosa pieza de grandes dimensiones. En seguida reconocí al mariscal, sentado ante una mesa en el extremo opuesto de la vasta pieza. Pensé que muchas personas disponen así las cosas, con el fin de impresionar al visitante. Pero sucedió todo lo contrario. El mariscal se levantó de su asiento y caminó a mi encuentro. Nos detuvimos en torno a una mesa; había varias personas, de cuyos nombres no me acuerdo. Había un intérprete, creo que el capitán Lang. Naturalmente, yo hice

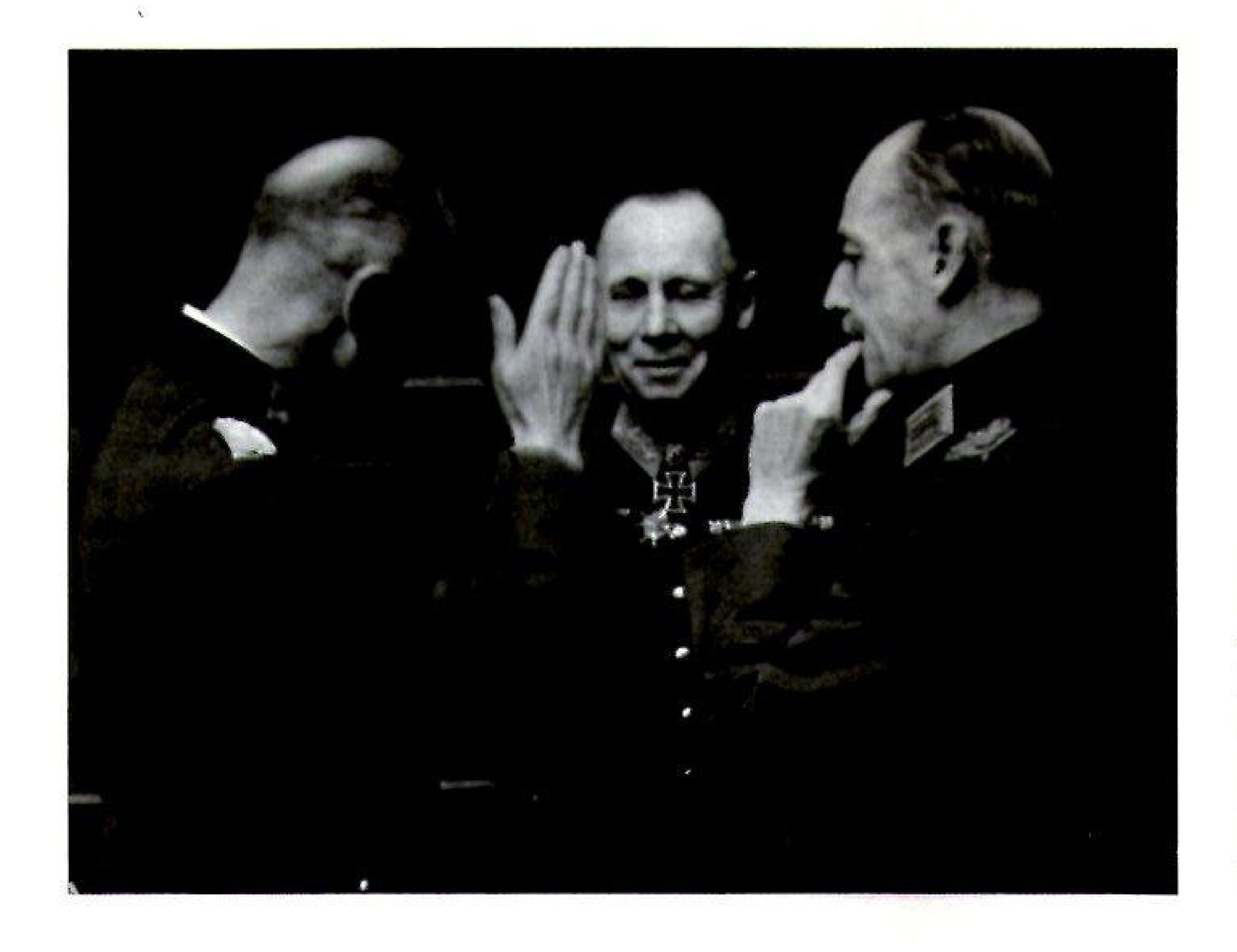
una inclinación de cabeza, y el mariscal invitó: "Tome asiento, por favor". Lo hicimos todos, y el mariscal me miró con expresión bastante seria: "De manera que pertenece usted a esos bandidos de comandos". Me puse rígido y repliqué: "No sé a lo que se refiere el señor mariscal, pero no hay bandidos entre los comandos. Claro que pertenezco a los comandos; somos los mejores soldados del mundo". Me miró fijamente, y al fin acabó por sonreír. No me cabía duda de haber causado buena impresión. Todos rieron, y el mariscal prosiguió: "Tal vez no sea usted un bandido, pero tenemos mala opinión de los comandos; se han portado muy mal en diferentes ocasiones". A lo que repliqué: "No sé nada de eso, y sinceramente, apenas puedo creerlo". Rommel no lo tomó en cuenta y añadió: "¿Sabe que ha sido capturado en circunstancias muy extrañas?" Dije: "No creo; más bien diría que tuve mala suerte". "¿Sabe usted que daba la impresión de ser un saboteador? Ya sabe cómo procedemos en estos casos". Respondí: "Si el señor mariscal me hubiese tomado por un saboteador, no me habría invitado a comparecer ante él". Sonrió de nuevo y continuó: "¿Piensa que esto es una invitación?" "Por supuesto –me apresuré a responder–, y me considero muy honrado por la distinción." Rommel y todos los presentes volvieron a sonreír. El ambiente no podía ser más jovial.



»De pronto, Rommel volvióse hacia mí: "¿Qué tal mi viejo amigo el mariscal Montgomery?". "Muy bien, que yo sepa. Está dando los últimos toques a los preparativos de invasión." "¿Cree usted en eso, y que, al fin, los ingleses lucharán de verdad?" "Sí –contesté–. Lo he leído en el *Times*, el mejor periódico del mundo. Trae todos los detalles." "¿Sabe que será la primera ocasión en que los ingleses deberán pelear?" Esto me sorprendió un tanto, y atajé: "¿Qué me dice de Africa?" "¡Oh, no! Aquéllo no fue más que una simple escaramuza, y hubimos de replegarnos por falta de suministros." Dije: "Pues yo opino que se combatió duramente, y si los ingleses siempre encuentran a alguien que luche a su lado, se debe a que otros pueblos nos tienen simpatía". El mariscal sonrió; estaba realmente muy amable, y tuve la impresión de que era un soldado de pies a cabeza –más soldado que cualquier otra cosa–. Poco a poco empezó a gustarme la situación, y creí que tal vez pudiera formularle una pregunta que dilatase la entrevista, de manera que me dirigí al itérprete: "¿Cree usted que me



El centinela alemán pregunta: «¿Esperan alguna cosa?» Octavilla inglesa lanzada sobre Francia, en la primavera de 1944



8 de mayo de 1944, París, hotel Prince of Wales. Tras la conferencia de los comandantes supremos, el mariscal Rommel conversa con su colega Von Rundstedt y el capitán general Blaskowitz

permitirá ahora hacer unas preguntas? Hasta este momento sólo me las han hecho a mí". El hombre tradujo la pregunta con sumo cuidado, y Rommel contestó: "Bien, dígale que pregunte".

»Pensé febrilmente qué sería lo mejor, y de pronto creí que se me había ocurrido lo más acertado: "¿Podría decirme Su Excelencia si la ocupación militar y el gobierno militar son la situación ideal para una nación vencida?" Dada su manera de pensar como soldado presentí que estuve muy acertado, pues me dio unas explicaciones interesantes sobre ello, diciendo que los militares eran las únicas personas que estaban en situación de adaptarse a las circunstancias de urgencia, como, por ejemplo, distribuir el agua y los víveres, y, en general, cuantos servicios fuesen necesarios en un momento de apuro. Una exposición realmente interesante, de la que aprendí muchas cosas.

»No obstante, dije al fin: "Todo eso me parece muy bien, pero en modo alguno significa que la gente se encuentre a gusto bajo un régimen de ocupación o un gobierno militar". A lo que replicó: "Naturalmente que sí. Usted mismo, cuando viaje hoy a través de Francia, comprobará lo feliz y contenta que se siente la población francesa, porque la gente sabe lo que tiene que hacer. Nosotros se lo indicamos; ellos se sienten a gusto, porque el pueblo siempre ha sido de este modo".

»Me eché a reír y dije: "Pues yo no he podido ver nada; cada vez que salgo con su gente me vendan los ojos y, además, me maniatan". Creo que estuvo a punto de decir: "Bien; puede andar sin la venda", pero un oficial se volvió hacia él y le dijo algo muy rápidamente en alemán. Rommel contestó: "Lo siento; órdenes son órdenes, y no se puede hacer ninguna excepción. Sin embargo, veré lo que hago por usted. Cuando esté lejos de aquí, podrá quitarse la venda. Ya cuidaré de que le traten bien". Y eso fue todo. Para mí fue una experiencia maravillosa, y me siento muy dichoso por ello. Me levanté y le dirigí un saludo inclinando la cabeza. Rommel se despidió con un: "Adiós".»

El mariscal cumplió su promesa de atender a los ingleses, a quienes sorprendió el final de la contienda en el campo de prisioneros de Neuengamme, donde se

encontraron con sus camaradas apresados con ocasión del golpe de mano en St. Nazaire.
Las maniobras llevadas a cabo por unidades acorazadas de las SS en la zona del Paso de Calais indicaron a los aliados que el enemigo reforzaba el sector. Estas fuerzas escogidas no se encontraban allí por casualidad; al otro lado del Canal, junto a la desembocadura del Támesis, había señales inequívocas de nuevas concentraciones de tropas. Además, los servicios de escucha alemanes detectaron un aumento gradual en las comunicaciones enemigas, lo que confirmó su creencia de que el Cuartel General aliado se encontraba en el condado de Kent, en el sudeste de Inglaterra. Lo que ignoraban era que los mensajes se transmitían desde Portsmouth, sede del Cuartel General británico, a Dover, siendo difundidos desde allí a su destino correspondiente.
La mayor parte de las tropas de invasión del 1.er Grupo de Ejército americano, acantonado en el sudeste de Gran Bretaña, fue transformado en el 12º Grupo de Ejército y llevado al oste del país. Con objeto de convencer a los alemanes de que el poderoso 1.er Grupo de Ejército se hallaba en el sitio de costumbre, el popular general americano George S. Patton tomó el mando del ya inexistente 1.er Grupo de Ejército. Su «Cuartel General», situado en el condado de Kent, estaba formado por unos vehículos de Transmisiones, desde los que se efectuaba un laborioso intercambio de mensajes.
Por si no bastara con esto, los aviones de reconocimiento alemanes observaban un activo transporte de material, concentraciones de tropas, nutridos grupos de vehículos blindados y carros de combate; en las bases aéreas, grandes planeadores, y en la desembocadura del Támesis, numerosas lanchas de desembarco.
A pesar de todo este movimiento, los alemanes no podían saber que en los campamentos militares no se encontraban más que unos pocos hombres, afanados en mantener el fuego de numerosas cocinas de campaña; ni que el trajín de los camiones sólo era aparente, pues se trataba de los mismos, que circulaban durante



Gran Bretaña, condado de Kent, primavera de 1944. Vehículo de transmisiones norteamericano, que servía para enmascarar el cuartel del general Patton

la jornada entera; tampoco podían saber que los carros de combate y los planeadores eran de «pega». Y, no obstante, para la aviación de reconocimiento y, sobre todo, para la propaganda, se había «descubierto» el grueso de las fuerzas invasoras aliadas.

«La sorpresa es imposible. Los aparatos de reconocimiento vigilan la próxima invasión...»

De hecho, los aviones de reconocimiento que trataban de sobrevolar la zona occidental de Gran Bretaña resultaban abatidos. El 19 de marzo, y por última vez, un piloto alemán consiguió recorrer el territorio, mas, a partir de esa fecha, la zona occidental inglesa quedó cerrada herméticamente para el mundo exterior.

Incluso los ataques aéreos que venían efectuándose desde unas semanas atrás, se ajustaban al plan operativo de la vasta maniobra diversiva: el centro neurálgico de dichas incursiones se hallaba situado en la divisoria franco-belga, al este y norte del Sena. Y como, asimismo, fueron destruidos los puentes de este río, desde París hasta el litoral, eso se tenía por un indicio casi seguro de que el esperado desembarco se efectuaría en la zona del Paso de Calais.

No lejos de Piccadilly Circus, en el corazón de Londres, se halla el conocido Comedy-Theatre, que en la primavera de 1944 añadió una nueva atracción a su programa: al término de cada representación, el mariscal Montgomery salía al escenario... El público, entusiasmado, no supo hasta transcurrido algún tiempo que el hombre a quien tomaban por el mariscal era un actor, el sargento Clifton James.

Un buen día, el Intelligence Service descubrió su existencia, y James fue invitado a comparecer en un departamento del Ministerio de la Guerra, en Curzon Street.



General George S. Patton

Carros de combate y vehículos de transporte falsos, para confunir a la aviación alemana de reconocimiento

Titulares de la Prensa alemana, en la primavera de 1944

…LER ZEITUNG

Brüssel, Sonntag, 12. März 1944

Kampf … hnitt

…RINGENDEN FEIND

…achten auch bei Newel … nischen Terrorbomber … anal bis nach Bengalen

16 Geleitzerstörer versenkt

Die Invasion kann beginnen



Der Oberbefehlshaber West, Generalfeldmarschall von Rundstedt, besichtigte Eingreifverbände im mittleren Abschnitt des Atlantikwalls. (Ausführlicher Bericht auf Seite 3 dieser Ausgabe).
Auf dem Bilde: Der Feldmarschall lässt sich von SS.-Obergruppenführer Sepp Dietrich Einzelheiten einer Uebung von Panzern der Waffen-SS. erklären

BRÜSSELER ZEI…

…gang Nummer 107 ★ — Brüssel, Dienstag, 18. April 1944

…s Datum

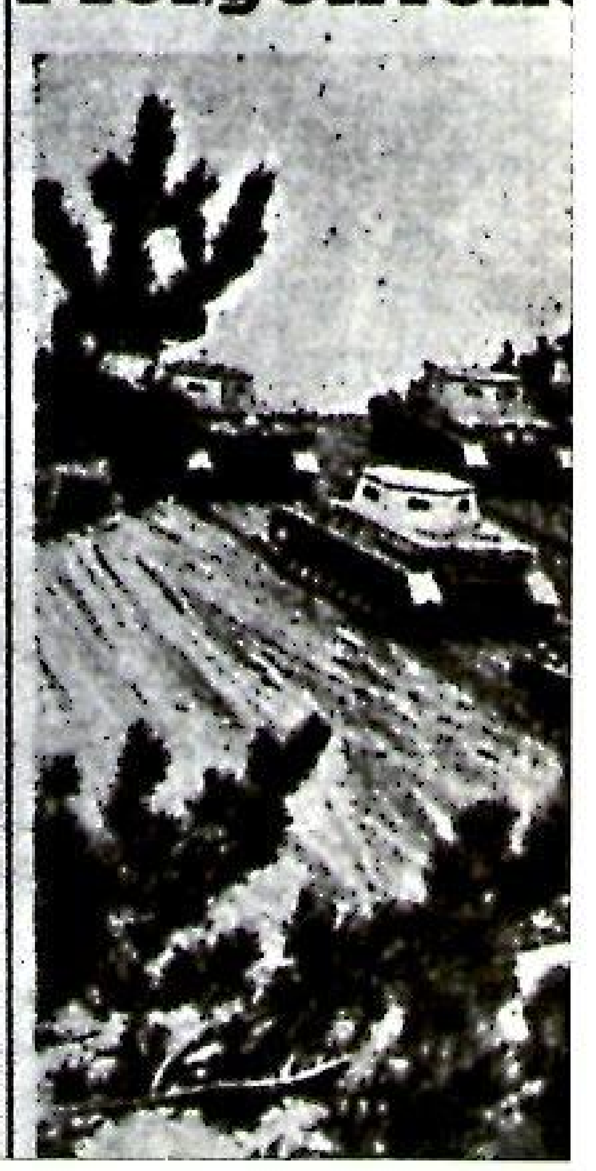
Jede Überraschung ist ausgeschlossen

AUFKLÄRUNG KONTROLLIERT NAHENDE INVASION

Es wurden Vorbereitungen für einen nicht mehr fernliegenden Beginn der Grosslandung beobachtet - Alle Momente ruhig und überlegt abgewogen Die Entwicklungsmöglichkeiten im Osten und Italien sind genau berechnet

Fernschreiberbericht unserer Berliner Schriftleitung

Morgen rolle…







El mariscal Bernard L. Montgomery, a la izquierda. Junto a él su doble, el actor Clifton James

Se le explicó al perplejo actor que habían decidido enviarle al norte de Africa como doble del mariscal Montgomery, para inspeccionar las fuerzas allí acantonadas. Después de un trabajo intensivo de varias semanas, el simple sargento se convirtió en el famoso mariscal. Con ayuda de fotografías y noticiarios primero, y luego estudiando de cerca el original, acabó por hablar con el mariscal, quien le felicitó encantado.

Y llegó la hora de la verdad. James recibió incluso pañuelos con las iniciales de Montgomery, que dejaba olvidados a propósito.

Se le condujo al aeropuerto, donde, ante una gran muchedumbre, abordó el avión especial de Churchill.

A la mañana siguiente aterrizó en Gibraltar, donde se le recibió con todos los honores. El gobernador de la plaza organizó una recepción, a la que asistieron varias personas que trabajaban para los alemanes. Despedido con idéntico ceremonial, el falso Montgomery prosiguió viaje con destino al norte de Africa, donde no tardó en difundirse la especie de que el mariscal llegaba para hacerse cargo de un ejército de invasión, listo para desembarcar en el sur de Francia. Presenció numerosos desfiles, firmó gran cantidad de autógrafos y continuó hasta El Cairo, tras efectuar varias escalas. El Alto Mando alemán respiró con cierto alivio; si Montgomery se encontraba en Africa, no era inminente un desembarco en la costa francesa del Canal.

En las oficinas del DMWD, organismo consagrado al desarrollo de nuevas armas, sito en la Regent Street londinense, apareció un día el ingeniero austríaco Theodor Suchy. Una vez que dejó los accesorios para la película *César y Cleopatra*, se estuvo tentado al principio de mandarle a casa.

Dichos accesorios habían sido pintados con un color broncíneo creado por Suchy, y que se aplicaba con facilidad a las telas y, además, era un buen conductor de la electricidad. A guisa de ensayo se pintó con dicha sustancia un globo cautivo, y esta súbita idea de un experto británico en radar revolucionó la técnica del reflejo de las ondas de radar.

Al propio tiempo, se efectuaron varias pruebas en una zona del litoral escocés, muy parecido al de Normandía, con varios aparatos de radar capturados a los Alemanes. Se comprobó que un globo cautivo, con una mano de pintura de bronce plateado, daba en la pantalla de radar el eco de un crucero pesado.

En más de doscientas incursiones en vuelo rasante, los cazabombarderos aliados destruyeron, a principio de junio de 1944, casi todas las estaciones de radar

de los alemanes que se hallaban emplazadas a lo largo de la costa francesa. La BBC, en colaboración con el SOE, daba en sus emisiones mensajes cifrados relativos a la operación «Overlord», nombre clave para el desembarco en Normandía.

Pero los aliados no sospechaban que su gran secreto era conocido por los alemanes desde hacía varios meses: el primer verso de la poesía de Paul Verlaine *Canción de otoño* –*Les sanglots longs des violons de l'automne*– contenía el aviso de que la invasión aliada estaba por comenzar, y los grupos de saboteadores debían estar listos para la acción.

El segundo verso de la misma poesía –*...blessent mon coeur d'une langueur monotone*– indicaba que el desembarco se produciría dentro de las 48 horas siguientes.

En un bunker del Cuartel General del 15º Ejército alemán en Tourcoing, pequeña ciudad en el norte de Francia, un batallón de escuchas no se separaba de sus aparatos noche y día, desde hacía varios meses, con objeto de controlar las comunicaciones aliadas en la orilla opuesta del Canal; tampoco se perdían ninguna emisión de la BBC.

Día 1 de junio de 1944, las nueve de la noche. La BBC ha terminado su boletín informativo, cuando un locutor francés interviene: «Y ahora, señores radioyentes, unas noticias personales: *Les sanglots longs des violons d'automne...*».

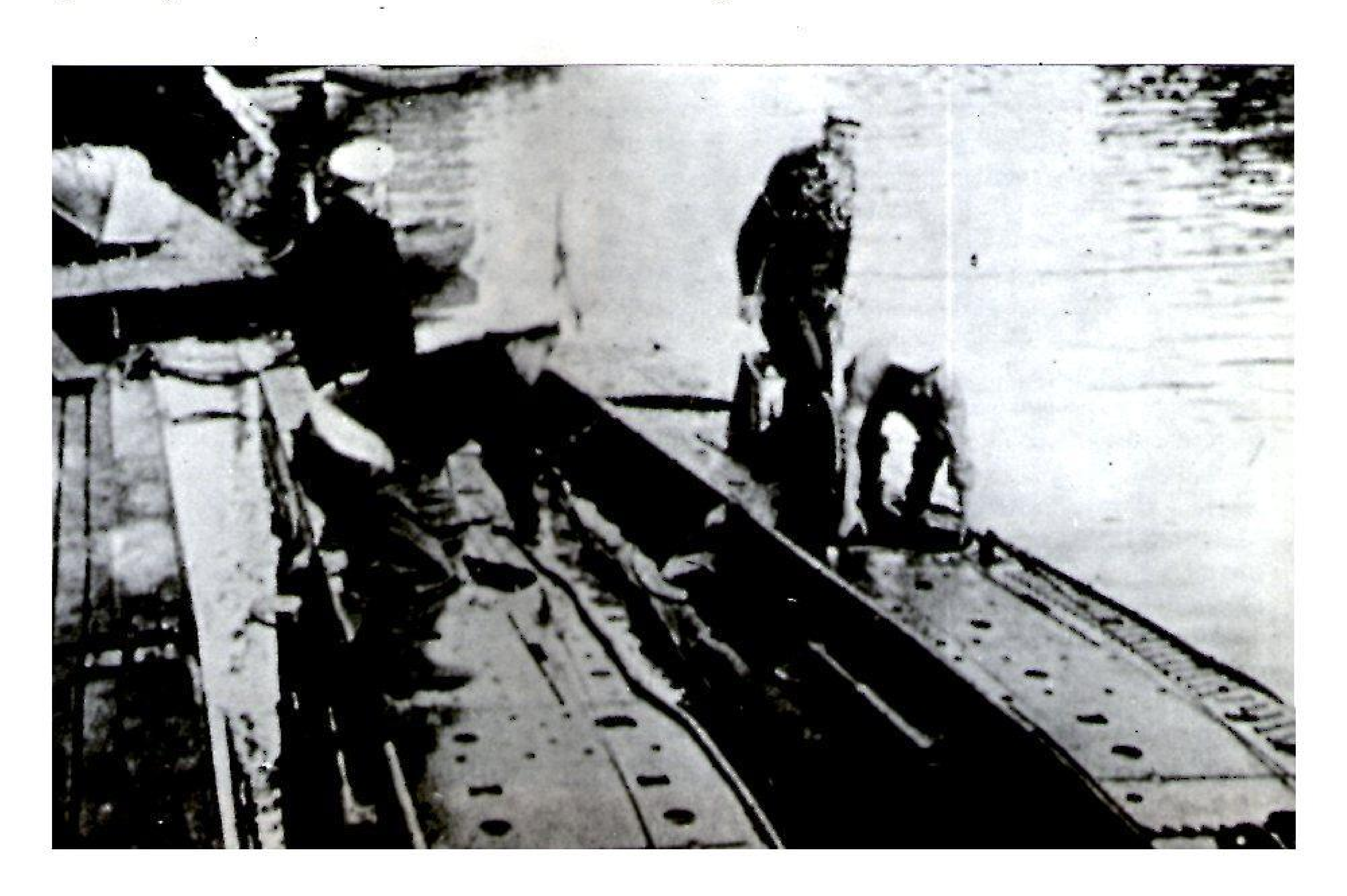
El 15º Ejército, desplegado en el sector de Calais, se puso en estado de alerta, mientras que el 7º, de guarnición en Normandía, no recibió orden alguna.

El mariscal Von Rundstedt, comandante supremo del Frente Oeste, comentó la noticia con estas palabras: «Eisenhower no anunciará el desembarco por medio de una emisora británica».

En realidad, la invasión comenzaba al día siguiente. En la tarde del 2 de junio de 1944, dos submarinos de bolsillo zarpaban de Portsmouth rumbo a la costa francesa.

Ambos submarinos «X» tomarían posiciones frente al litoral, sirviendo de boyas a la flota de desembarco. Veinte minutos antes de iniciarse éste aparecerían en la superficie, poniendo en marcha una emisora automática que emitiría una señal

Portsmouth, 2 de junio de 1944. Comienza la invasión. Los submarinos «X» números 20 y 30 zarpan hacia la costa de Normandía





continua. Además, desplegarían un mástil de 10 m de altura, en cuyo extremo una luz intermitente resultaría visible a 10 km.

La Armada fantasma se dirige a El Havre y Boulogne

El nombre codificado de esta operación era «Gambit», no de buen augurio para la dotación de los pequeños submarinos, ya que normalmente significa «el primer paso», y en ajedrez, sacrificar al enemigo los peones más avanzados...

Los dos submarinos necesitaron casi dos jornadas para recorrer las 90 millas que les separaban de su destino. En la tarde del 4 de junio habían llegado a sus puestos: el «*X-23*», ante la desembocadura del Orne, cerca del pequeño puerto de Ouistreham, y el «*X-20*», frente a Arromanches, justo donde poco después se instalaría el puerto «Mulberry».

Se hallaban tan cerca del litoral, que no perdían detalle. Incluso divisaban a los soldados alemanes mientras sembraban obstáculos con toda calma.

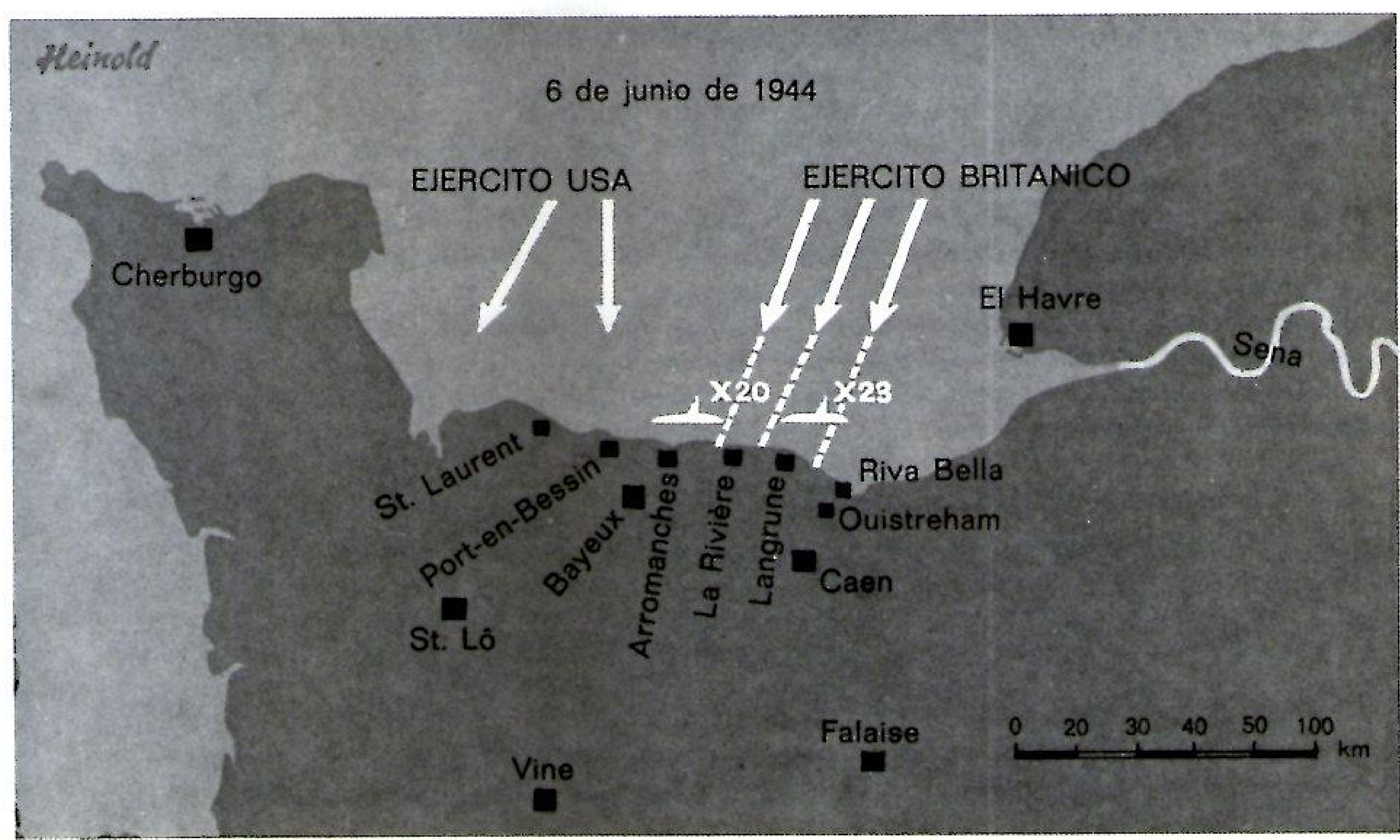
Reinaba fuerte marejada, y los tripulantes de los pequeños submarinos no ignoraban que, de soltarse las anclas, ningún accidente podría resultar de tan fatales consecuencias. Los hombres sentían cansancio, y los gases de escape les causaban mareo. A fin de ahorrar oxígeno se movían lo menos pasible, y no despegaban los labios. El desembarco se aplazó veinticuatro horas debido al temporal, de modo que ellos permanecieron a bordo casi tres días con sus noches.

El 5 de junio, a las 22.15 horas, el servicio de escucha del 15º Ejército en Tourcoing captó el segundo verso de *Canción de otoño*, tal vez la noticia más importante detectada por los alemanes en el transcurso de la Segunda Guerra Mundial. Sabían que la invasión iba a producirse dentro de las 48 horas siguientes; aún quedaba la posibilidad de rechazar a los aliados..., si las noticias de esta clase no hubiesen confundido a los alemanes desde hacía varios meses.

Escenario de la invasión

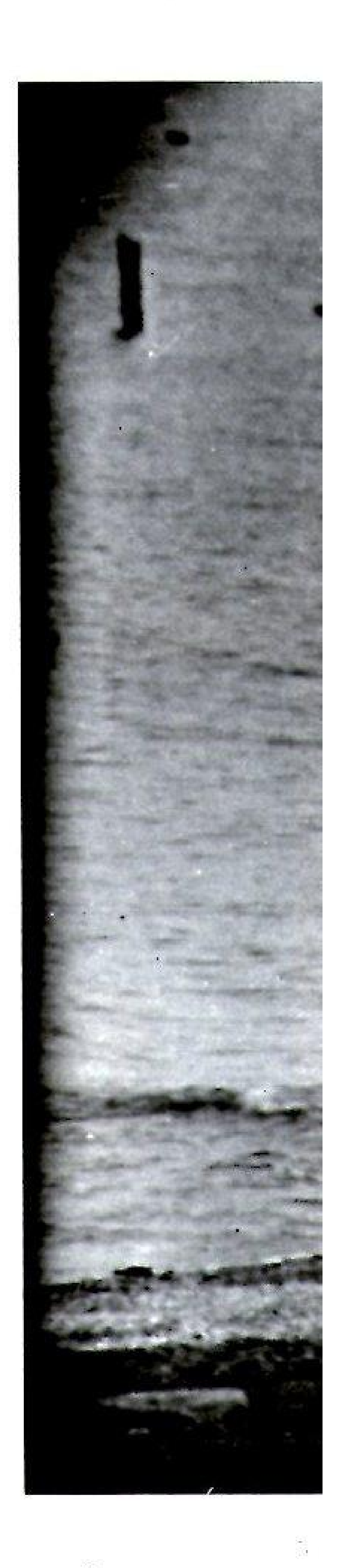
En la noche del 5 de junio de 1944 despegaron de una base de Inglaterra central los pesados «Lancaster» de la famosa Escuadrilla 617 – «Dambusters» –, que

El lanzamiento de muñecos paracaidistas, a los que no les falta ni un detalle, para simular la intervención de fuerzas aerotransportadas



ganó popularidad con la destrucción de unas presas alemanas y con el hundimiento del acorazado *Tirpitz*.
Poco antes habían abandonado sus puertos una flotilla de 18 embarcaciones menores, sobre las cuales reposaban globos cautivos, pintados con el tono bronce-plateado, descubierto por el ingeniero Suchy. Dividida en dos grupos, la extraña formación naval se dirigió hacia Boulogne-sur-Mer y El Havre, respectivamente. Bien provistos de combustible y en óptimas condiciones mecánicas, los bombarderos despegaron a intervalos previamente calculados. Algunos llevaban en el fuselaje aparatos especiales de radar, y todos iban provistos de emisoras parásitas y toneladas de laminillas de estaño. Esta maniobra diversiva tenía por objeto hacer creer al enemigo que dos flotas se dirigían hacia el Paso de Calais. Los bombarderos volaban a baja altura entre ambas, a distancias regulares, simulando protección aérea, al mismo tiempo que arrojaban las tiras de estaño y hacían funcionar sus emisoras de perturbación.
Y, para completar el engaño, se lanzaron en paracaídas numerosos muñecos de goma, de más de un metro de altura, provistos de cartuchos de salvas, que estallaban al llegar a tierra, antes de que lo hicieran los propios muñecos.

Mientras tanto, se ultimaban en Inglaterra los preparativos de desembarco en las playas de Normandía. Los pesados aviones, con sus respectivos planeadores cargados de tropas, se aprestaban para tomar la salida.
El 7º Ejército alemán, acantonado en la región normanda, ignoraba todavía el desembarco en ciernes: hasta la fecha aún no ha sido aclarada la razón. El 7º Ejército fue la única gran unidad alemana en Francia que no supo una palabra de la inminente invasión aliada. Pocas horas después desempeñaría el papel de sorprendida víctima en el ataque de más envergadura de la historia militar.
Varias escuadrillas de bombarderos volaron hacia la península de Cotentin, donde todavía quedaban intactas varias estaciones de radar alemanas. Resultaron destruidas en muy poco tiempo. Una vez el camino libre de obstáculos, las fuerzas paracaidistas tomaron tierra, mientras la flota de desembarco echaba anclas frente a la costa de Normandía.
En los bunkers del Paso de Calais, los artilleros alemanes libraron un combate desesperado con la escuadra fantasma; sus aparatos de tiro guiados por radar estaban fuera de control, y las piezas disparaban sobre la niebla, artificial y verdadera, tras la que varias pequeñas embarcaciones, con ayuda de gramófonos y altavoces, creaban un fuerte estrépito, como si una flota invasora echase anclas cerca de allí.
Entretanto, el desembarco real se producía en la costa de Normandía. Los hombres de la Compañía de Propaganda aprovechaban la luz diurna para tomar con sus cámaras las primeras imágenes de la gran operación.
Al amanecer de la fiesta del Corpus de 1944 –la invasión se había iniciado dos días antes–, una patrulla de cosacos del 439º Batallón Este, perteneciente a la 352ª División de Infantería, encontró una lancha de desembarco americana encallada en la playa, junto a la desembocadura del Vire, en la playa de Géfosse-Fontenay.
Sobre una de las cajas metálicas estancas de a bordo descubrieron el cadáver de un oficial, responsable del desembarco en aquel sector de playa: *beachmaster*, como dicen los americanos.
Llevaba encima gran cantidad de documentos secretos, entre los que se contaban minuciosos planes operativos de los Cuerpos V y VII americanos, y del XXX británico, así como la relación de los objetivos a cubrir en la siguiente semana.
El general Erich Marcks, a quien se le entregaron los documentos, los remitió el 8 de junio a los mariscales Von Rundstedt y Rommel, por mediación de un oficial de Estado Mayor.

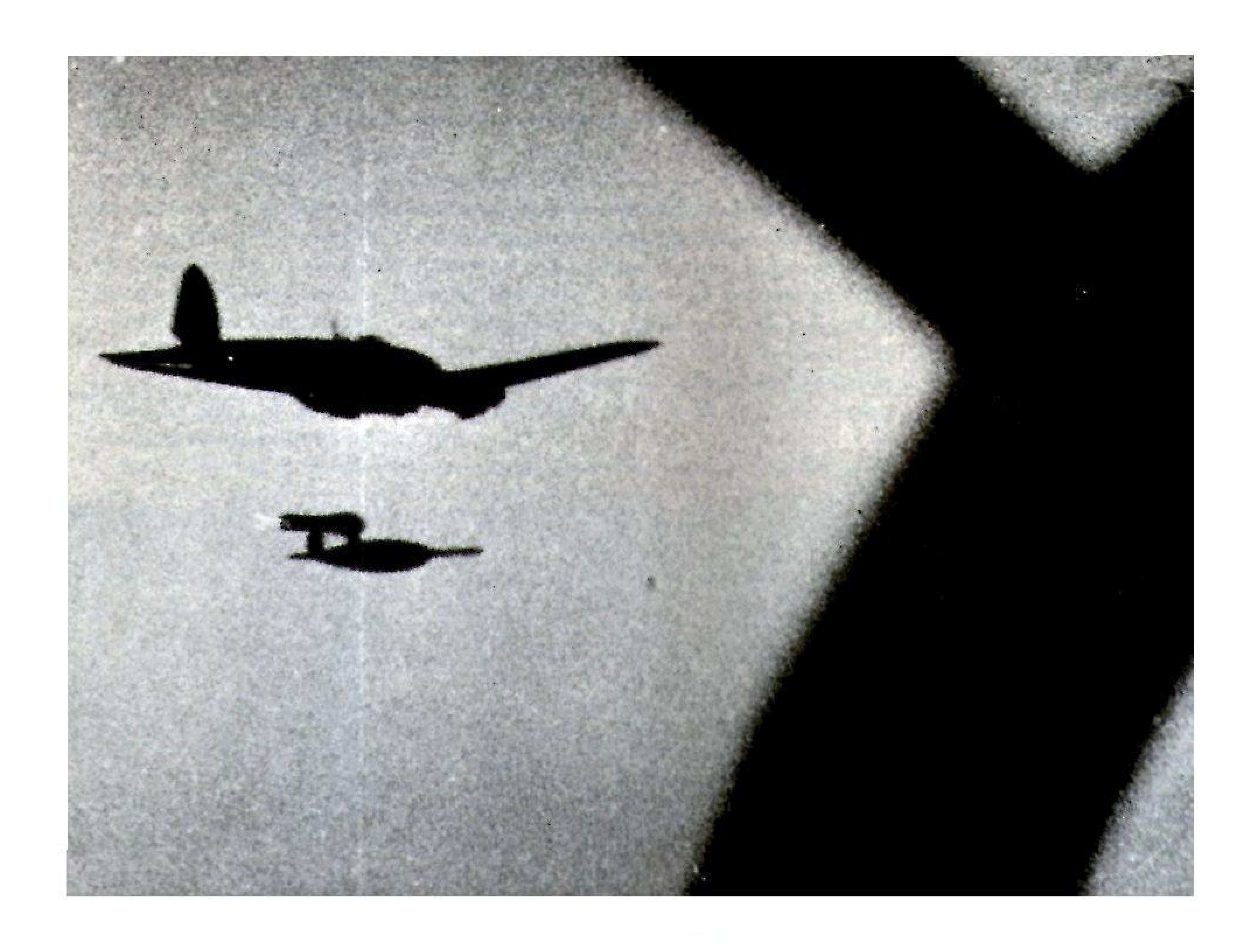


Y, naturalmente, los documentos hallados prosiguieron su viaje hasta el Cuartel General de Hitler, donde, pese a que no se dudaba de su autenticidad, todo el mundo seguía convencido de que el desembarco en Normandía no era sino una maniobra diversiva.

Todavía recordaban la amarga experiencia del cuerpo del enlace británico hallado frente al litoral de Huelva, que un año antes les había costado la pérdida de Sicilia.

La desembocadura del Vire, cerca de Géfosse-Fontenay, en el amanecer del 8 de junio de 1944





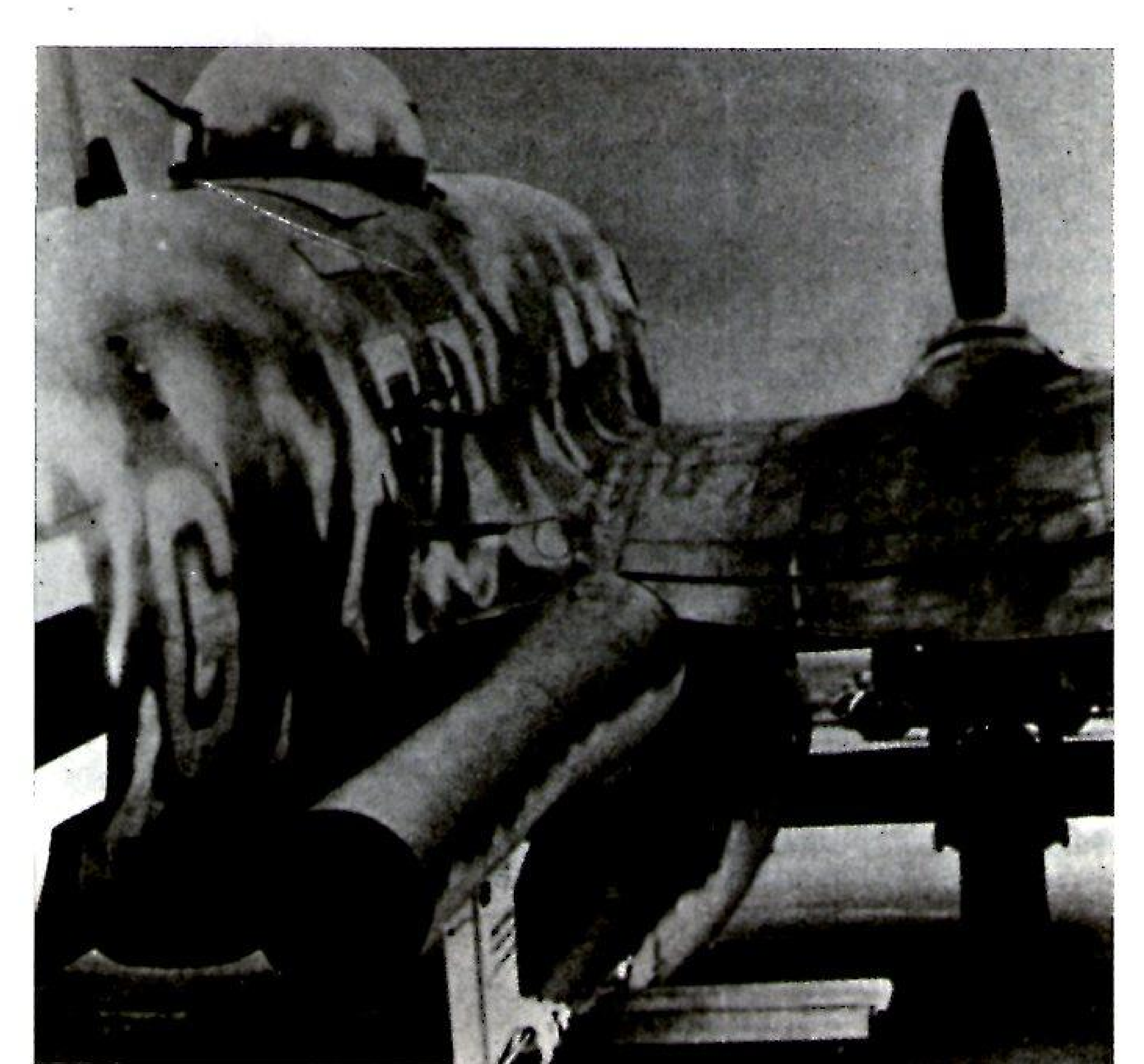
Una «V-1» lanzada desde un «Heinkel 111»

Tras la pista de la bomba volante

En otoño de 1944, Hitler intentó desesperadamente prolongar la agonía de su Reich con la ayuda de las «armas secretas».
En lugar de las rampas de lanzamiento, que estaban destrozadas junto al litoral francés, las «V-1» serían enviadas a Londres desde bombarderos alemanes.
Del número planeado de 50.000 «V-1» que debían caer sobre la capital británica, sólo explotaron unas 2.500 en el sur de Inglaterra. Demasiado pocas, y demasiado tarde, porque esto no sucedía a finales de 1943, como deseara Hitler, sino a mediados de 1944.
La culpa de esta pérdida de tiempo vital, que obstaculizó los planes de Hitler y, en opinión de Eisenhower, no sólo salvó a Londres, sino que hizo posible el desembarco en Normandía, fue de un pequeño y modesto representante de comercio en París: Michel Hollard.

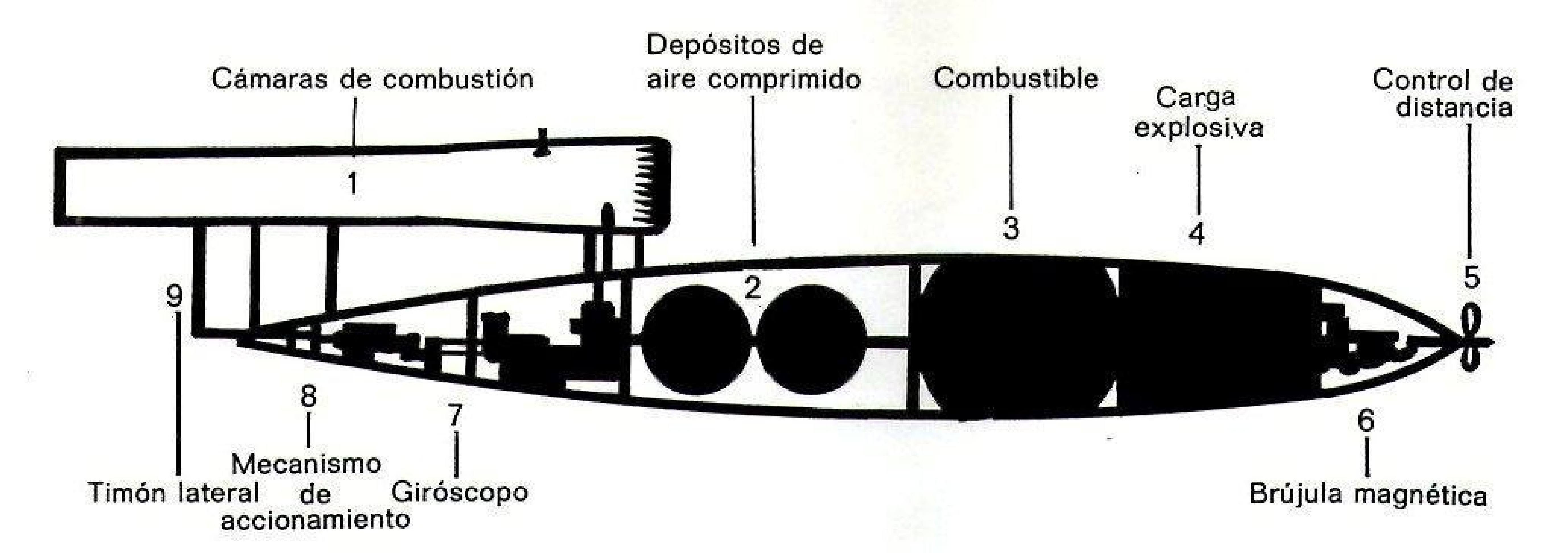
Peenemünde, Nochebuena de 1942. Despega el primer avión sin piloto apto para la lucha: su denominación clave es *FZG – Flakzielgerät* (proyectil-cohete antiaéreo). Desde el encargo hasta su terminación habían transcurrido apenas seis

Ensayo de una «V-1» en el túnel de viento

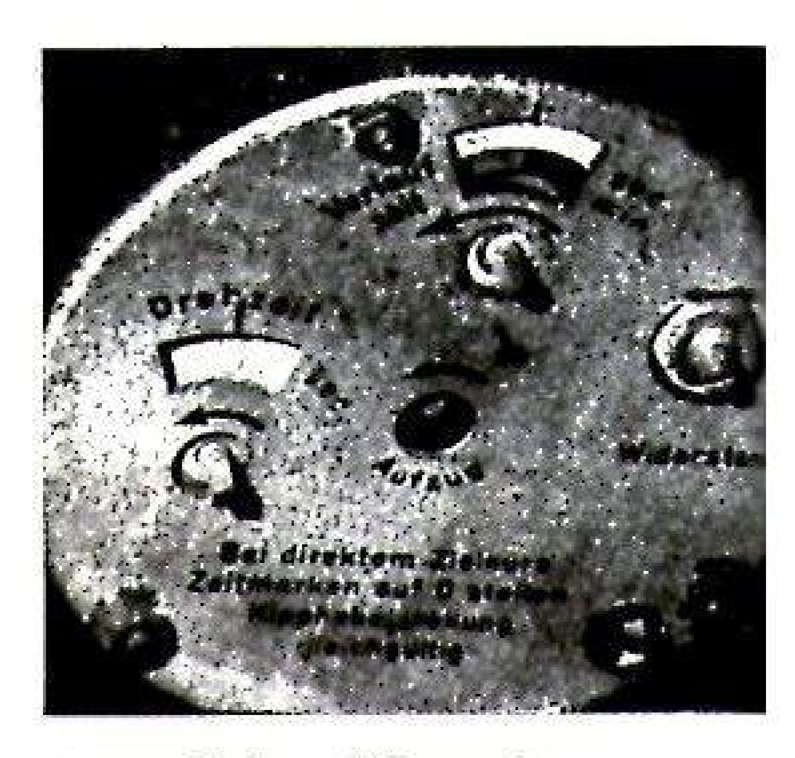


Una «V-1» bajo el fuselaje de un bombardero «He-111»

meses. En la manufactura de esta bomba volante colaboraron las firmas Kasseler Flugzeugfabrik, de Gerhard Fieseler, y la Argus-Motorenwerke.
Esta nueva arma, conocida por «V-1», *Vergeltungswaffe Nr. 1* (arma de represalia núm. 1), resulta de fabricación económica, pues sólo cuesta 3.500 R.M., la décima parte de su sucesora, la «V-2», aun cuando lleva la misma carga explosiva –unos 900 kg– y tiene el mismo alcance, próximo a los 400 km. Bastan 280 horas de trabajo para construir una «V-1» en serie. Su longitud es de 8 m; en el momento del despegue pesa 2.200 kg, y adquiere una velocidad de 655 km/h. En la proa hay una pequeña hélice que controla el alcance, y un espacio para la brújula magnética; inmediatamente detrás se aloja la carga explosiva. Lleva dos calderines esféricos de caucho, con aire comprimido, que es inyectado en la cámara de combustión. El contador regulable acoplado a la hélice de proa tiene



especial interés. Puesto que para una distancia dada, velocidad y altura de vuelo constantes, se conoce el número de revoluciones de la hélice, se ajusta el contador en función del objetivo previsto, la Torre de Londres, por ejemplo, símbolo de la capital británica. Al hallarse el proyectil sobre el objetivo, el contador desconecta el mecanismo de impulsión, acciona el estabilizador y la «V-1» inicia la caída. El lanzamiento se lleva a cabo desde una rampa de 55 m, compuesta de dos raíles y un tubo hendido entre ambos, por el que se deslizan los pistones de despegue.
La idea del motor radial procede del francés Víctor de Karavodine. El descubrimiento se patentó en 1907.
Tres años después, en 1910, el belga Georges Marconnet presentó en la Oficina de Patentes, en París, una serie de modelos de motor radial, que, en su opinión, «eran especialmente adecuados para aviones y dirigibles». Uno de dichos modelos tuvo un gran parecido con el mecanismo de impulsión desarrollado posteriormente en Alemania para la «V-1».
A pesar de las precauciones tomadas para mantener en secreto el desarrollo de la «V-1» en Peenemünde, el Servicio Secreto polaco estaba al corriente de lo que se tramaba. La mayoría de los prisioneros utilizados en las obras generales de instalación eran de nacionalidad polaca. Los rumores acerca de los misteriosos trabajos en curso en la isla Usedom llegaron a Varsovia, y el ingeniero Antonio Kocjan, jefe de la sección técnica del Servicio Secreto, no tardó en ser debidamente informado. Kocjan, constructor de aviones –más tarde descubriría los ensayos alemanes con cohetes en Polonia–, envió a Stettin al ingeniero Jan Szreder, en calidad de obrero voluntario. Szreder tuvo la fortuna de ser destinado como peón en una columna de transporte, que periódicamente suministraba víveres a los campos de experimentación de la Luftwaffe en Peenemünde-Oeste.



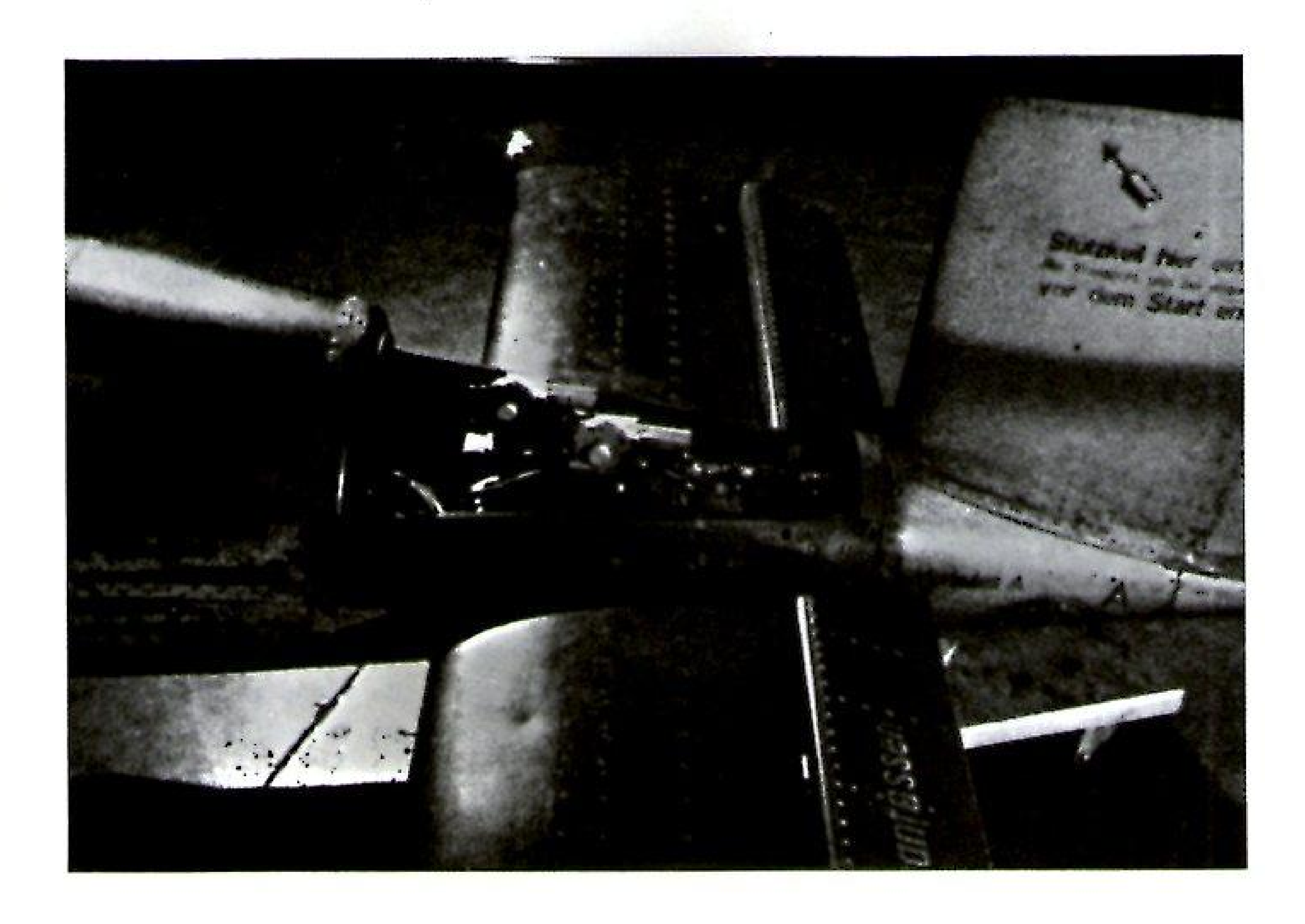
Antes de la salida se fija el tiempo de rotación y, cuando éste acaba...



...se para
la hélice de cabeza

Pronto llegó a Varsovia el primero de sus informes, que, en unión de esquemas en microfilme, se enviaron a Inglaterra por mediación de un correo, vía Danzig y Suecia.

En la pequeña localidad inglesa de Medmenham, junto al Támesis, y a unos 50 km al oeste de Londres, tenía su sede un equipo especializado en la valoración de las fotografías aéreas. Se hallaban instalados en una casa de campo típica del Siglo XIX. El 19 de abril de 1943, dichos especialistas de Medmenham recibieron del Ministerio del Aire la primera orden de averiguar lo que pudieran sobre el «arma secreta» alemana con el auxilio del reconocimiento aéreo. Es decir, que seis años después de haber instalado los alemanes sus laboratorios y campos de prueba en Peenemünde, el asunto fue incluido en el programa del reconocimiento aéreo británico.



Timón y estabilizador
de cola de la «V-1»



El ingeniero polaco Antoni Kocjan, en 1939



Constance Babington-Smith, en 1943

Nadie sospechaba aún el importante papel que desempeñarían los investigadores de fotografías ingleses en el descubrimiento de esta arma secreta alemana. Jóvenes destacados como Sarah Churchill, hija del primer ministro británico, y Peter Roosevelt, hijo del presidente norteamericano, trabajaban en este departamento de valoración fotográfica. Sin embargo, la persona más importante en este aspecto fue una muchacha, Constance Babington-Smith, hija del director del Banco de Inglaterra, a la que Churchill se referiría más tarde como «Miss Peenemünde»:



Constance Babington-Smith, en 1968

«Mi labor era sumamente especializada. En mi sección se interpretaban las fotografías relativas a los aviones y a la industria aeronáutica del enemigo, y de lo que resultaba más interesante todavía, de sus investigaciones y pruebas en los campos de experimentación, el de Rechlin, por ejemplo. A principios de 1943, o, mejor dicho, en la primavera, me ordenaron dedicar mucha atención a la base aérea de Peenemünde, e informar sin demora sobre cualquier novedad. Debo significar que, tratándose de una sección tan "estanca" como la nuestra, no pregunté a mis superiores qué entendían por novedad. Me puse al acecho y, efectivamente, al poco tiempo, en junio, logré observar algo desusado. Se trataba de una cosa muy pequeña y nada corriente que, según comprobamos, era el "ME 163", avión de caza sin cola, provisto de motor radial, en período de ensayo. Tomé las medidas pertinentes y redacté el informe. Observé las corrientes de aire que producía al despegar el mecanismo de impulsión del "ME 163".

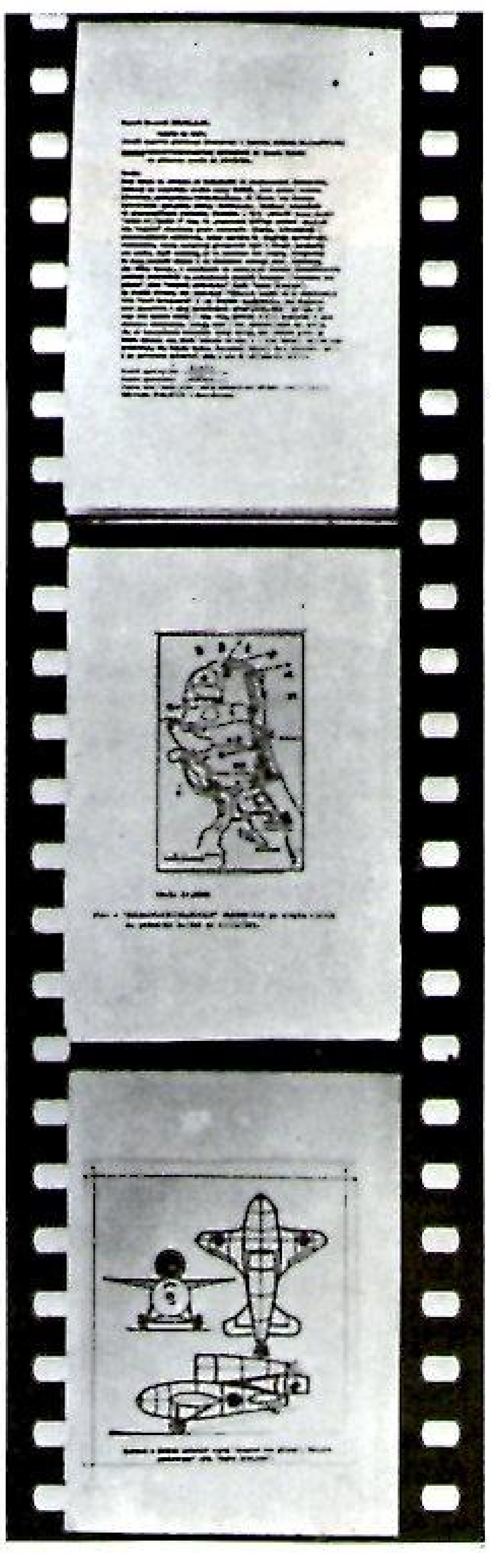
»Todo ello resultaba por sí mismo interesante. Al poco tiempo recibí nuevas instrucciones, harto misteriosas, aunque no muy precisas: tenía que dedicarme a estudiar un minúsculo avión. Eso sucedía en el otoño de 1943; ignoraba entonces que se había recibido gran cantidad de información sobre un avión sin piloto, que sería enviado contra Inglaterra. Este tipo de aparato debía de ser necesariamente muy pequeño, sobre todo en cuanto a envergadura, y, desde luego, menor que todos los observados hasta entonces.

»Comencé a trabajar con las nuevas fotografías de Peenemünde, y a cotejarlas con las primitivas. Es ésa una labor muy importante en la técnica del espionaje fotográfico, pues se observan a veces detalles que pasan inadvertidos en una primera investigación. En efecto, descubrí un aparato muy pequeño junto a un cobertizo de Peenemünde. Su envergadura era de unos 20 pies, aunque esto no significaba gran cosa. Escribí el informe, y eso fue todo por el momento.»

Otro departamento ubicado en Medmenham, al cuidado de investigar los misteriosos cohetes alemanes, había efectuado, en junio de 1943, el asombroso descubrimiento de que muchos de estos cohetes se hallaban a bordo de camiones, al parecer listos para su disparo. El Ministerio de la Guerra dispuso el bombardeo radical de las instalaciones de Peenemünde.

17 de agosto de 1943. Poco después de la medianoche, la zona de Peenemünde resultó atacada por 600 bombarderos pesados, en vuelo rasante y con luna llena. A los 4.000 tripulantes británicos se les informó que si aquella noche no podían cumplir la misión, seguirían insistiendo hasta lograrlo, pues era necesario «destruir la base de experimentación y suprimir a los técnicos ocupados en ella, o bien inutilizarlos para el trabajo».

El vuelo sobre el Báltico se efectuó casi a ras del agua, con objeto de impedir ser detectados por el sistema alemán de alarma. La incursión se realizó en tres oleadas sucesivas, y duró 45 minutos en total. A las once de la noche, ocho aviones «Mosquito» realizaron un ataque sobre Berlín, ante todo con fines diversivos; entretanto, la masa de bombarderos se dirigía a Peenemünde. Lo que ocurrió luego fue la mayor intervención de la caza nocturna alemana: más de 200 aviones se lanzaron al espacio aéreo berlinés, para proteger a la ciudad del ataque de los 600 bombarderos que probablemente seguirían a los «Mosquito». Mientras tanto, los bombarderos pesados dejaban caer sus bombas sobre las instalaciones



Informe de los agentes polacos, empleados en Peenemünde como mano de obra

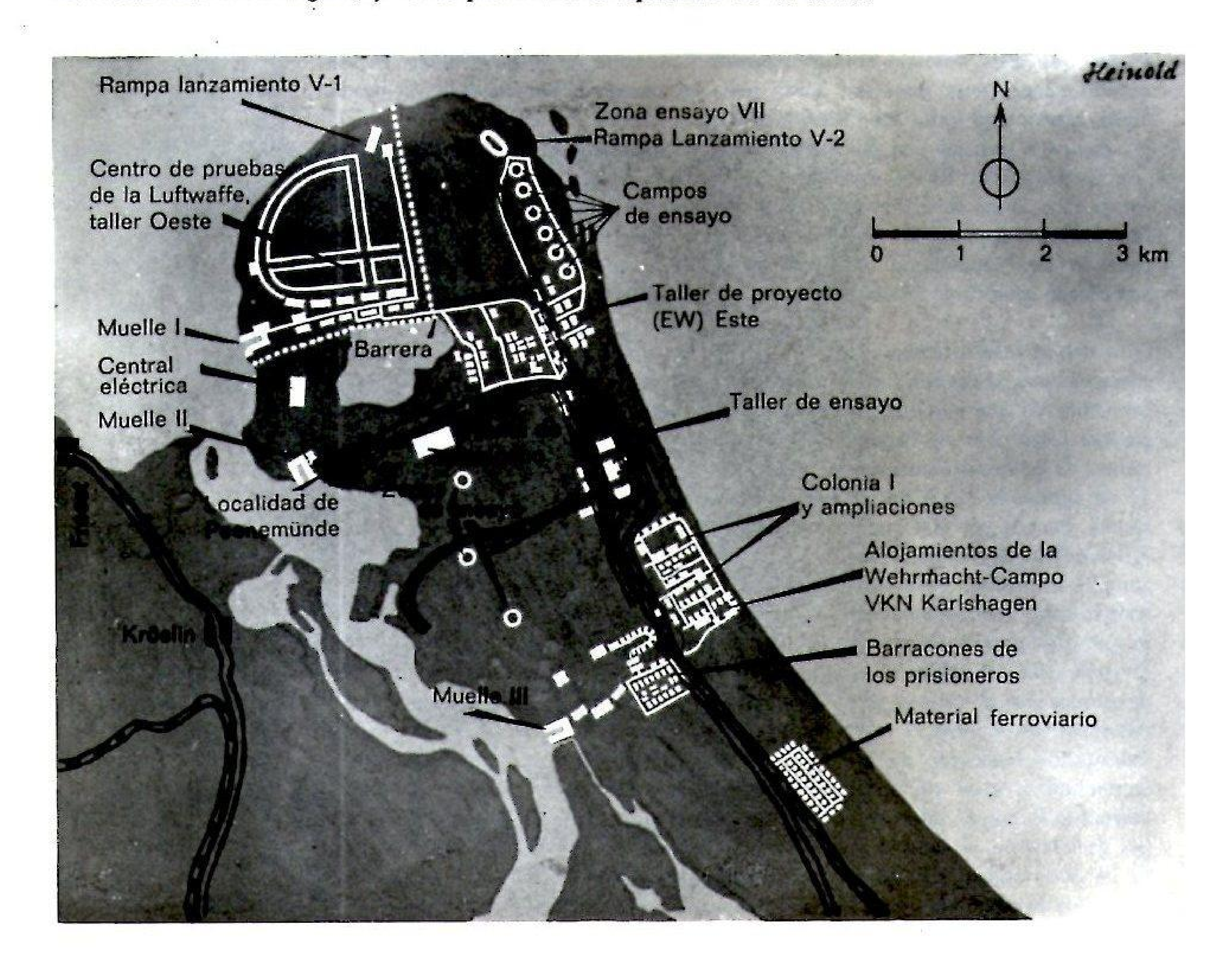
de Peenemünde, débilmente protegidas, que pronto se hallaron envueltas en llamas. Sobre la base de experimentación se arrojaron casi dos mil toneladas de bombas, en gran parte sobre el complejo de barracones *Trassenheide*, los refugios de los científicos y parte del edificio de proyectos. Trescientos aviadores ingleses no regresaron a sus bases.

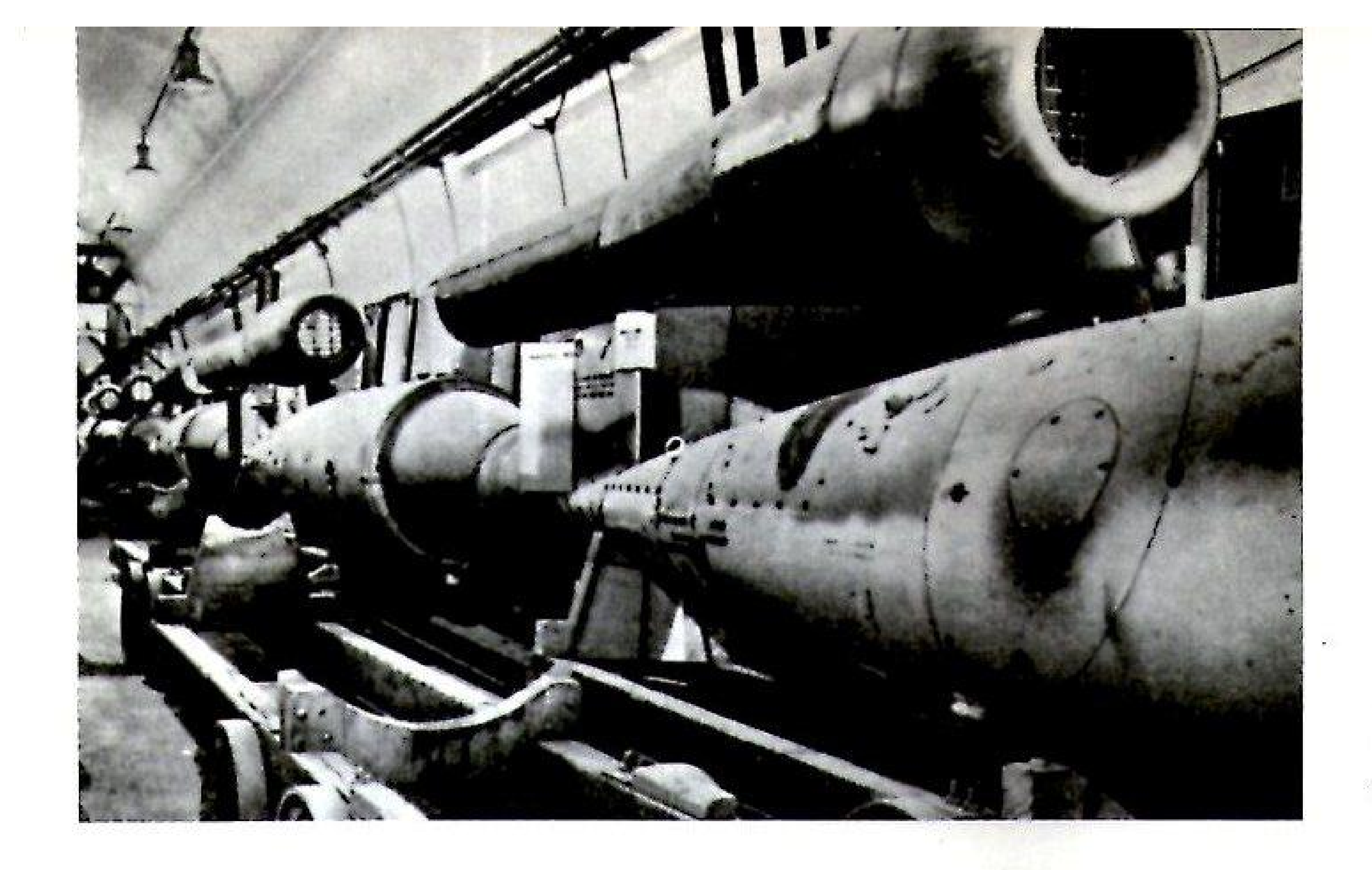
Al día siguiente, un «Mosquito» de reconocimiento emprendió viaje hacia Peenemünde. Las fotografías tomadas correspondían al área completa de la base, y los especialistas de Medmenham aseguraron que dos grandes naves se habían librado de la ruina, aunque el conjunto ofrecía un espectáculo desolador.

«Los daños reales infligidos han resultado menores de lo que tanto estrago hacía suponer», manifestó el coronel doctor Walter Dornberger, jefe de la base de experimentación. Las más importantes instalaciones – el túnel de viento, los terrenos de ensayo y la planta de medición –, salieron indemnes de la dura prueba. La zona residencial de los científicos presentaba serios destrozos, y de los 30 barracones donde se alojaba la mano de obra, 18 quedaron totalmente arrasados. Los centinelas de las SS, que dispararon sobre quienes huían de las llamas, aumentaron el número de víctimas. Ninguno de los trabajadores extranjeros pudo fugarse aprovechando la confusión, de modo que los informes obtenidos por los dos elementos técnicos del movimiento de resistencia polaco se filtraron con posterioridad a la noche de la incursión.

Un piloto inglés, capturado, algo locuaz, manifestó durante el interrogatorio que «los ataques proseguirían hasta desmantelarlo todo»; en vista de ello, los alemanes decidieron recurrir al engaño, y no se procedió a la reparación de los daños,

Fotografías de la página 413: Arriba: Peenemünde, noche del 17 de agosto de 1943. Abajo: Fotografía aérea inglesa de Peenemünde, 18 de agosto de 1943





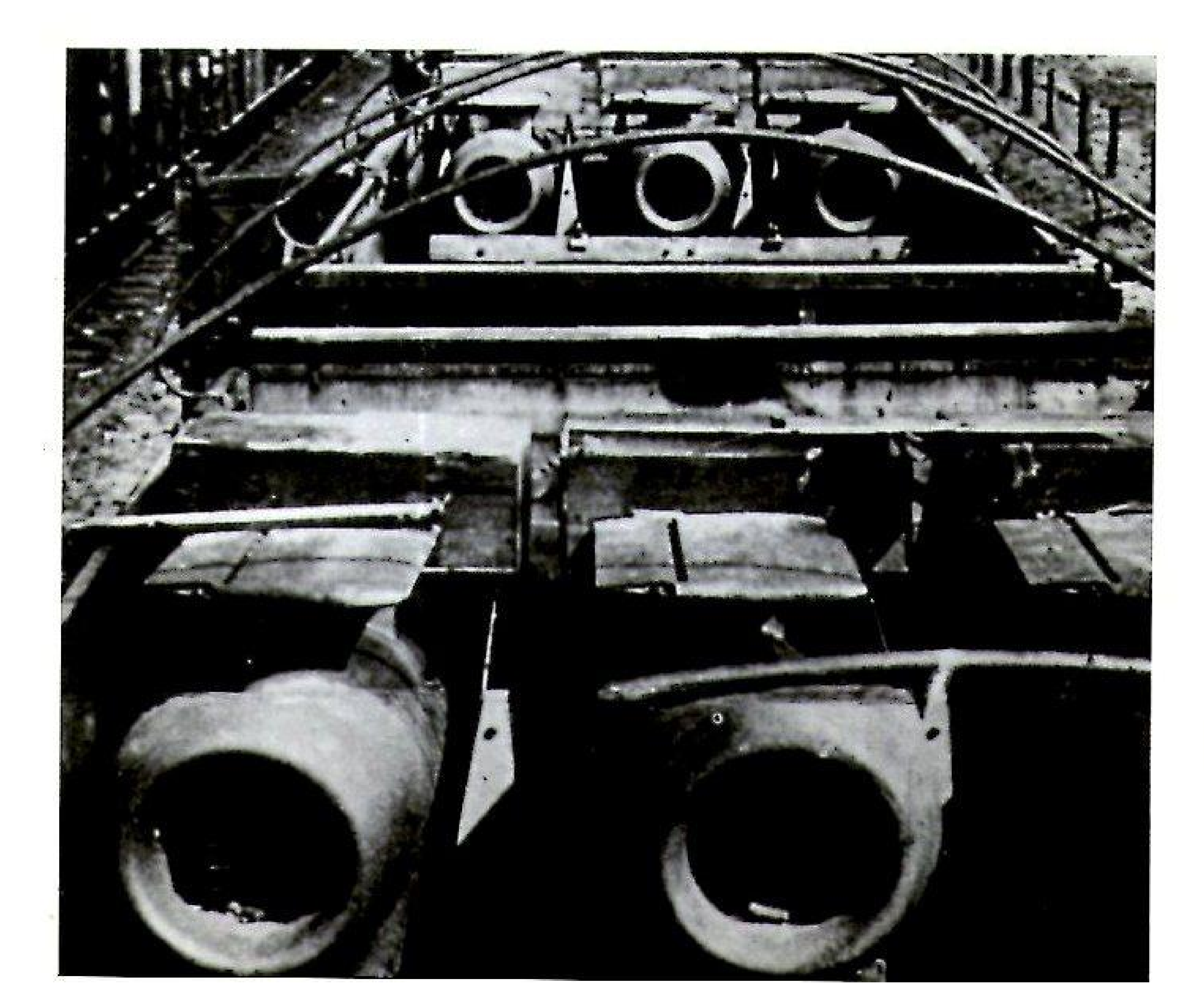
Una «V-1» en la cadena de montaje, a la salida de los talleres subterráneos...

ni siquiera se allanó el terreno, materialmente acribillado por las bombas. Todo hacía creer que la base había sido abandonada..., con el resultado de que los bombarderos ingleses tardaron nueve meses en volver.

En cuanto a la «V-1» se refiere, no prosperó el intento de retrasar su desarrollo. Continuaron los trabajos, no en Peenemünde, sino en la Wolkswagen, cerca de Fallersleben, donde, en setiembre de 1943, se inició la producción en serie. Los primeros de los 50.000 artefactos debían estar a punto tres meses después, en diciembre de 1943, para caer sobre Londres.

El plan de lanzamiento era poco más o menos el siguiente: dos horas antes del amanecer, una «diana floreada», como una andanada de 300 «V-1», a la mayor cadencia posible. Sobre el mediodía, «el saludo», con un centenar de disparos (aparte eso, dos o tres proyectiles cada hora, a guisa de recordatorio).

El que este proyecto se quedara en el papel se debe a Michel Hollard, agente comercial vecino de París, a quien, después de la guerra se le llamó «el salvador de Londres», recibiendo las más altas condecoraciones que en Gran Bretaña se hayan otorgado a un extranjero.



...y en marcha hacia las rampas de lanzamiento instaladas en Francia

La historia del descubrimiento de los bombardeos con «V-1» arranca de Ruán, Francia, en agosto de 1943. Un empleado de ferrocarriles de dicha ciudad, que a menudo pasaba información a Hollard, le escribió acerca de dos empresas constructoras, ocupadas en dos trabajos de envergadura, en los que se utilizaban enormes cantidades de hormigón


Michel Hollard, D. S. O.

«Por mediación de un ingeniero de ferrocarriles de Ruán – informa Michel Hollard – perteneciente a mi red de agentes, supe que se hallaban en curso unas obras en las proximidades de la ciudad, que sin duda serían de mucha importancia. El agente me sugirió la idea de trasladarme a Ruán, para ver las cosas por mí mismo. Me cercioré de la magnitud de los trabajos, que se llevaban a cabo muy sigilosamente, si bien no logré averiguar su verdadera finalidad. Antes de iniciar las pesquisas, supe que se empleaba en las obras a centenares de jóvenes. Se me ocurrió una idea para descubrir los lugares donde se desarrollaban las tareas: me dirigí a la Oficina de Colocación para ofrecerme como celador de dichos jóvenes, los cuales, por trabajar lejos de sus familias, necesitaban de alguien que les defendiera de los peligros atentadores de la moral. La añagaza resultó, y conseguí la lista de las poblaciones donde esos jóvenes trabajaban en tan misteriosas obras.

»La primera de ellas era Auffay, pequeña estación ferroviaria de la línea Ruán-Dieppe. Abordé el primer tren y me apeé en ella, ya con atuendo campesino. En seguida puse manos a la obra, buscando el famoso emplazamiento de las obras. Un primer intento me llevó a 4 km de la estación, y no descubrí nada; otros dos recorridos de igual alcance, pero en distinto sentido, mostráronse igualmente estériles. La cuarta tentativa me llevó asimismo a unos cuatro km del centro de la ciudad, aunque en pleno trajín de obreros, tractores, excavadoras... y centinelas armados. La zona en construcción tendría la forma de un cuadrado de

*Francia Septentrional, 1943.
En una obra
de la Organización Todt*

unos cuatrocientos metros de lado, calculados de manera aproximada.
»Se trataba de ganar acceso a ella e investigar los motivos de tanta actividad. Descubrí no muy lejos una carretilla, me apoderé de ella y con toda calma penetré en la obra. Los centinelas debieron tomarme por uno de los muchos peones, sobre todo al ver que empujaba una carretilla. Una vez en el recinto, comencé a preguntar qué hacían; por el momento, tal como se desarrollaban los trabajos, la construcción parecía ser un garaje para grandes camiones. Esto no me satisfizo, y decidí proseguir las indagaciones. Uno de los obreros señaló a un capataz, al que acompañaba un oficial alemán, y dijo: "Ese sabe para qué sirve la obra. ¿Por qué no le preguntas?". Aproveché el momento en que el oficial se alejó de él, e hice lo que pude para sonsacarle, con mucho tacto e indiferencia. El hombre se explicó bastante, mas no me dijo nada útil. Por cierto que nada le sorprendieron mis preguntas, y como despedida manifestó que "cerca de aquí se construye algo parecido". Esta observación casual me resultó de gran utilidad en el futuro.
»Lo que más llamó mi atención fue que en uno de los bordes de la obra había una pista de cemento, de 50 m de longitud, que seguía perfectamente el sentido marcado por un cable tenso pintado de azul. Pensé que el cable indicaría una dirección de importancia, y empecé a trabajar con mi brújula, procurando no despertar sospechas. Comprobé que la pista parecía orientada en dirección norte-sur; aquella misma noche observé sobre un mapa que la prolongación de la línea pasaba por la ciudad de Londres. En realidad, fue el primer hallazgo importante en relación con "el arma secreta", como se la denominó un poco más tarde.»

Hollard y cuatro de sus hombres montaron en sendas bicicletas y recorrieron toda la zona entre Calais y Cherburgo. En las tres primeras semanas descubrieron más de 60 obras. A mediados de diciembre eran más de 100 las observadas. Las misteriosas construcciones se extendían a lo largo de una franja de 300 km de longitud por 50 km de profundidad; corrían paralela al litoral, y todas apuntaban a Londres.
En la última semana de 1943, la Royal Air Force efectuó sus primeros vuelos de reconocimiento sobre los lugares indicados por Hollard, y observaron que entre la península de Cotentin y el Paso de Calais se alineaban junto a la costa 69 rampas de «esquí», como nombraban los británicos a estas construcciones por su forma peculiar.
Fue Constance Babington-Smith quien, el 1 de diciembre de 1943, penetró en el secreto que se ocultaba tras las inexplicables construcciones:

«Naturalmente, los grupos de investigadores de Peenemünde dispondrían de diversos campos de pruebas; varios de mis colegas se ocupaban de averiguar el emplazamiento de las grandes instalaciones relacionadas con la "V-2".
»A mí sólo me incumbían los aeródromos, de manera que cada cual se dedicaba con pasión a su exclusiva labor. El caso es que gran parte de mi tarea giraba en torno del minúsculo avión, y seguía mi camino, por así decirlo, y como las máquinas volantes descansaban en las bases, también éstas caían bajo mi esfera de acción. Las investigaciones me llevaron a la costa del Báltico, donde observé que en uno de los campos de aterrizaje se efectuaban obras de ampliación. Había gran cantidad de dragas y otras máquinas para la construcción, pero eso no me interesaba; yo sólo iba en busca de aviones. De todas formas, y mientras escrutaba las fotos en busca de mi objetivo, noté cerca del litoral unas extrañas construcciones que no había visto jamás.
»Lo que se hace en estos casos, es decir, ante un descubrimiento relacionado con el propio trabajo, es averiguar si efectivamente existe alguna relación. Recuerdo haber dicho a mis compañeros: "Mirad bien esto; parece como si desearan lanzar

Fotografías de la página 416: Arriba: El lugar de emplazamiento de las rampas en el norte de Francia, enmascarado para ocultarlas a los aviones de reconocimiento aliados. Abajo: Norte de Francia, primavera de 1944. Rampa de lanzamiento de las «V-1»

al mar algo que están construyendo". Se veían unas rampas inclinadas, con el extremo levantado cara al mar. Como el asunto no entraba en mi labor específica, pregunté a los especialistas qué opinaban de tales rampas. Me respondieron que no era la primera vez que las observaban, y que tenían algo que ver con la ampliación de la base.

»Regresé a mi puesto, bastante insatisfecha del resultado. Examiné de nuevo las fotos y, a tenor de mis ideas acerca del pequeño avión no tripulado, decidí hablar con el comandante de ala, Kendall, el cual se hallaba en Londres por unos días. Dejé una nota para que se entrevistase conmigo a la vuelta. El comandante apareció un día en mi sección; le mostré las fotografías, y se hizo entre nosotros un prolongado silencio. Por un momento temí que dijese: "Está en un error, señorita", pero en vez de ello manifestó: "¿Cree usted que ese tipo de rampas sirve para lanzar los pequeños aviones?". Y, sin darme tiempo para hablar, añadió: "Sé que los hay". El comandante sabía lo de las instalaciones de Francia. Esto sucedía el 1º de diciembre de 1943.

»Unos días antes, concretamente el 28 de noviembre, un avión de reconocimiento pilotado por John Merifield, joven y brillante aviador, fue enviado a tomar unas fotografías de Berlín. Sin embargo, el tiempo no se mostró propicio, toda vez que la capital alemana se hallaba cubierta por densos nubarrones. Entonces, el piloto fijó el rumbo hacia su otro objetivo, el litoral báltico, donde las condiciones atmosféricas eran más favorables. El objetivo citado era la base aérea de Peenemünde. Y, justo en la mañana en que observé las rampas en unas fotografías que atrajeron mi interés y que entregué a Kendall para que las comparase con las que él había tomado sobre Francia, Merifield enfocaba sus cámaras sobre la mencionada base. Las rampas que yo había notado estaban en las primeras fotografías que él tomara, y en una de las rampas se hallaba un pequeño avión. La foto no era demasiado clara, pero, como el avión y las rampas habían sido observadas en otras imágenes, estábamos seguros de su alcance. Fueron momentos de intensa emoción; no era ya un primer indicio, sino la prueba irrefutable que culminaba nuestro esfuerzo. No cabía duda de que las rampas junto a la costa del Canal estaban destinadas a lanzar las bombas volantes. Logramos determinar su tamaño, y los expertos calcularon su carga explosiva, radio de acción, etc., con lo que pudieron disponerse las oportunas contramedidas defensivas.»

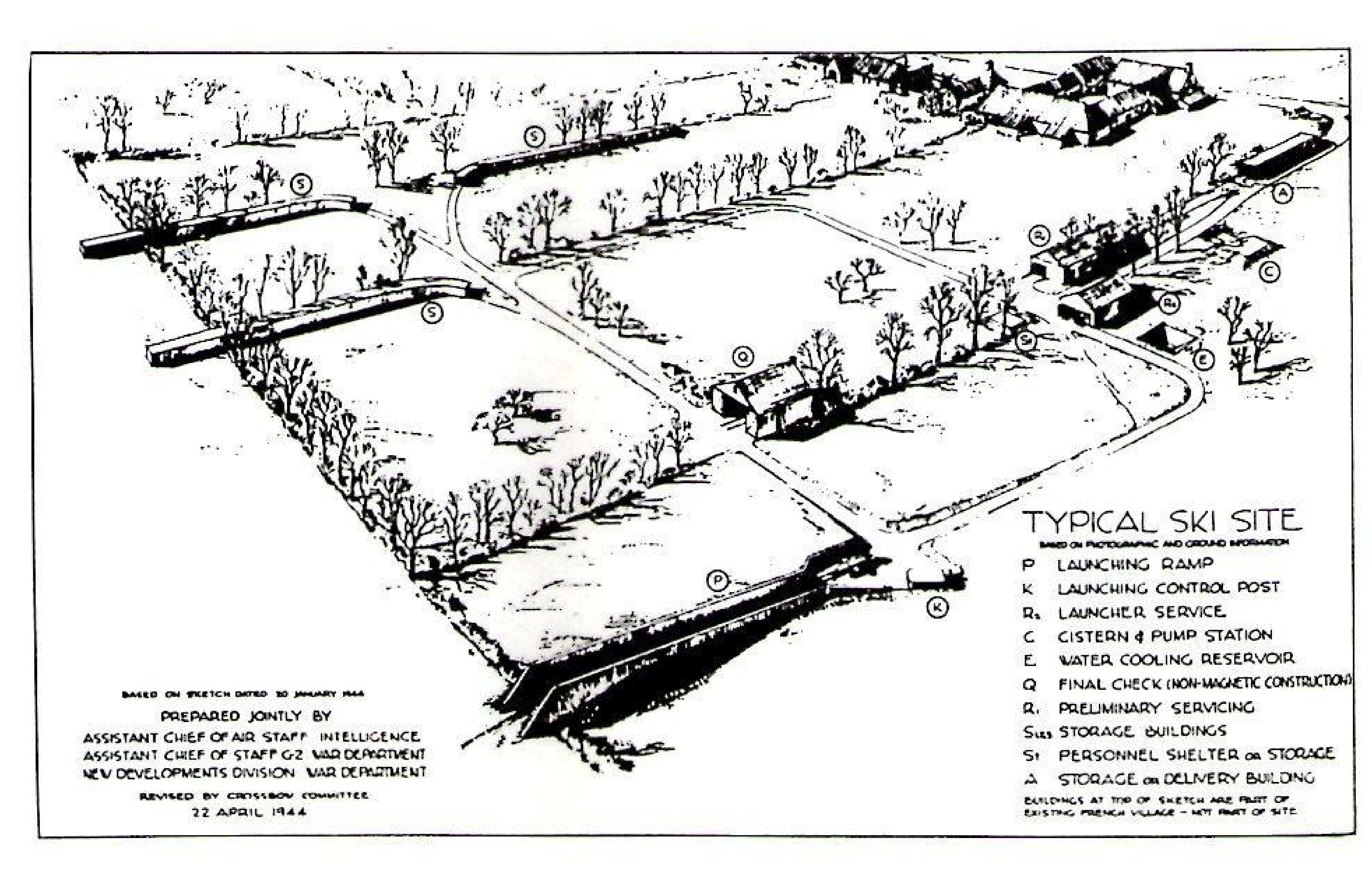
Foto aérea inglesa del 28 de noviembre de 1943, en la que Constance Babington-Smith descubrió la rampa de lanzamiento (flecha)

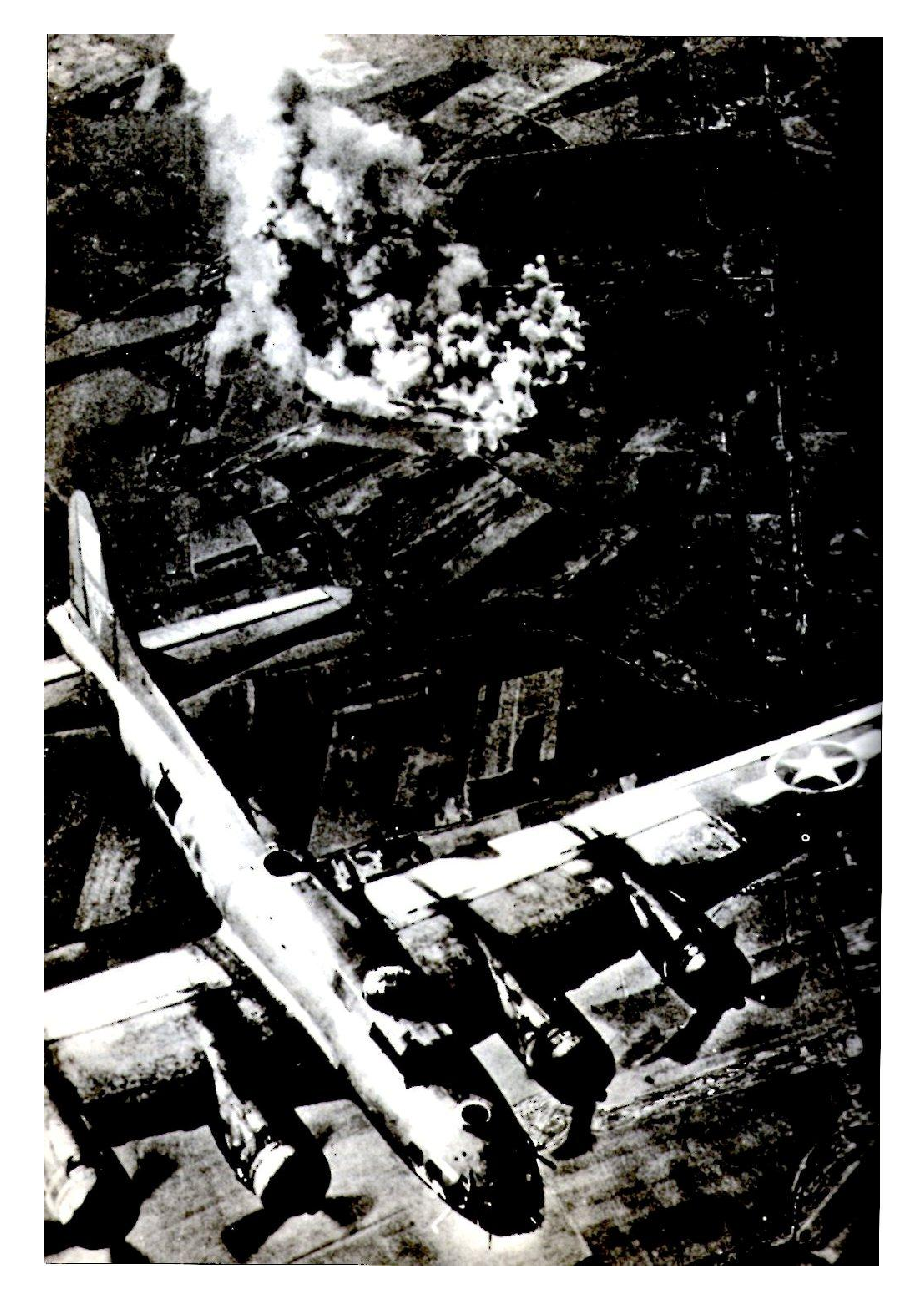
Parece una ironía del destino que las rampas de lanzamiento, con la nítida silueta que podía tomarse por un claro en la fotografía, y que miss Babington-Smith identificó como un avión no tripulado, fuesen descubiertas con un instrumento óptico fabricado por la empresa Leitz, de Wetzlar. Miss Babington-Smith ha dicho que fue su «mejor herramienta» de trabajo.

Además del servicio de reconocimiento diario, mediante el que se fotografiaba palmo a palmo todo el norte de Francia, el Estado Mayor británico organizó la operación «Crossbow» (Ballesta), para dar la batalla a las armas secretas alemanas. El propio Churchill asistió a la conferencia decisiva, de la que partió la orden de proceder al bombardeo inmediato de las «rampas de esquí» en Francia. Como se ha dicho más arriba, esta operación se denominó «Crossbow».

Según informes de la RAF, las rampas eran numerosas, estaban bien camufladas y contaban con una fuerte protección antiaérea. Se suponía que algunas eran falsas, mientras que otras, aparentemente no reparadas después de un ataque, resultaban econtrarse perfectamente reconstruidas tras una observación más atenta de las fotografías. En marzo de 1944, todo se hallaba dispuesto al otro lado del Canal para recibir las «armas de represalia» hitlerianas. Mientras tanto, los ingleses reforzaron las baterías antiaéreas de la costa del Canal y montaron una barrera de más de 2.000 globos cautivos en torno a Londres. El 2 de mayo de 1944 se comprobó que los alemanes no se tomaban la molestia de reparar las instalaciones de lanzamiento dañadas por las incursiones aliadas.

Croquis de una base de lanzamiento de «V-1», preparado por el comité especial «Crossbow», basado en un dibujo de Michel Hollard, del 21 de enero de 1944, y en fotografías tomadas por los aparatos de reconocimiento


TYPICAL SKI SITE
BASED ON PHOTOGRAPHIC AND GROUND INFORMATION
P LAUNCHING RAMP
K LAUNCHING CONTROL POST
R₂ LAUNCHER SERVICE
C CISTERN & PUMP STATION
E WATER COOLING RESERVOIR
Q FINAL CHECK (NON-MAGNETIC CONSTRUCTION)
R₁ PRELIMINARY SERVICING
S₁,₂,₃ STORAGE BUILDINGS
S₄ PERSONNEL SHELTER OR STORAGE
A STORAGE OR DELIVERY BUILDING
BUILDINGS AT TOP OF SKETCH ARE PART OF EXISTING FRENCH VILLAGE – NOT PART OF SITE
BASED ON SKETCH DATED 30 JANUARY 1944
PREPARED JOINTLY BY
ASSISTANT CHIEF OF AIR STAFF INTELLIGENCE
ASSISTANT CHIEF OF STAFF G-2 WAR DEPARTMENT
NEW DEVELOPMENTS DIVISION WAR DEPARTMENT
REVISED BY CROSSBOW COMMITTEE
22 APRIL 1944



Preocupado por la noticia, Churchill ordenó fotografiar desde el aire todo el norte de Francia; ya era la cuarta vez. Se descubrió entonces que los alemanes habían desistido de emplear las grandes y macizas construcciones, que los bombarderos aliados habían machacado con tanto esfuerzo, para instalar, con gran sigilo, nuevas rampas, más pequeñas y ligeras, mejor camufladas, y más difíciles de localizar desde el aire.

El 13 de junio de 1944, poco después de las cuatro de la madrugada, el centinela de una estación observadora aérea del condado de Kent, en el sur de Inglaterra, captó un «fuerte ruido» y detectó en seguida un «minúsculo avión» de cuyo escape salían llamas anaranjadas. Ya era tarde para que las baterías antiaéreas o la caza pudiesen abatir tan raro objeto, que seguía tranquilamente su camino, «rateando como un "Ford" de los más viejos, subiendo una cuesta empinada». Minutos después caía en Swanscombe, pequeña ciudad a 32 km del blanco que le habían asignado: la Torre de Londres.

En los diez primeros días del bombardeo, 370 «V-1» alcanzaron la capital británica; después se tomaron nuevas medidas defensivas antiaéreas. Los cazas iban al encuentro de las bombas volantes cuando éstas atravesaban el Canal; las baterías antiaéreas se concentraron en el litoral; en torno a Londres se montó una densa barrera de globos cautivos, y entre ambos cinturones, el de piezas antiaéreas y el de globos, operaban los aviones de caza. Estas disposiciones demostraron ser tan efectivas, que de los 97 proyectiles disparados sobre Inglaterra en una jornada, sólo cuatro lograron salvar todas las barreras y llegar a Londres.



La lupa de C. Babington-Smith, de la firma Leitz, de Wetzlar

Fotografía de la página 420: Ataque aéreo norteamericano sobre una base de lanzamiento de «V-1», en el norte de Francia

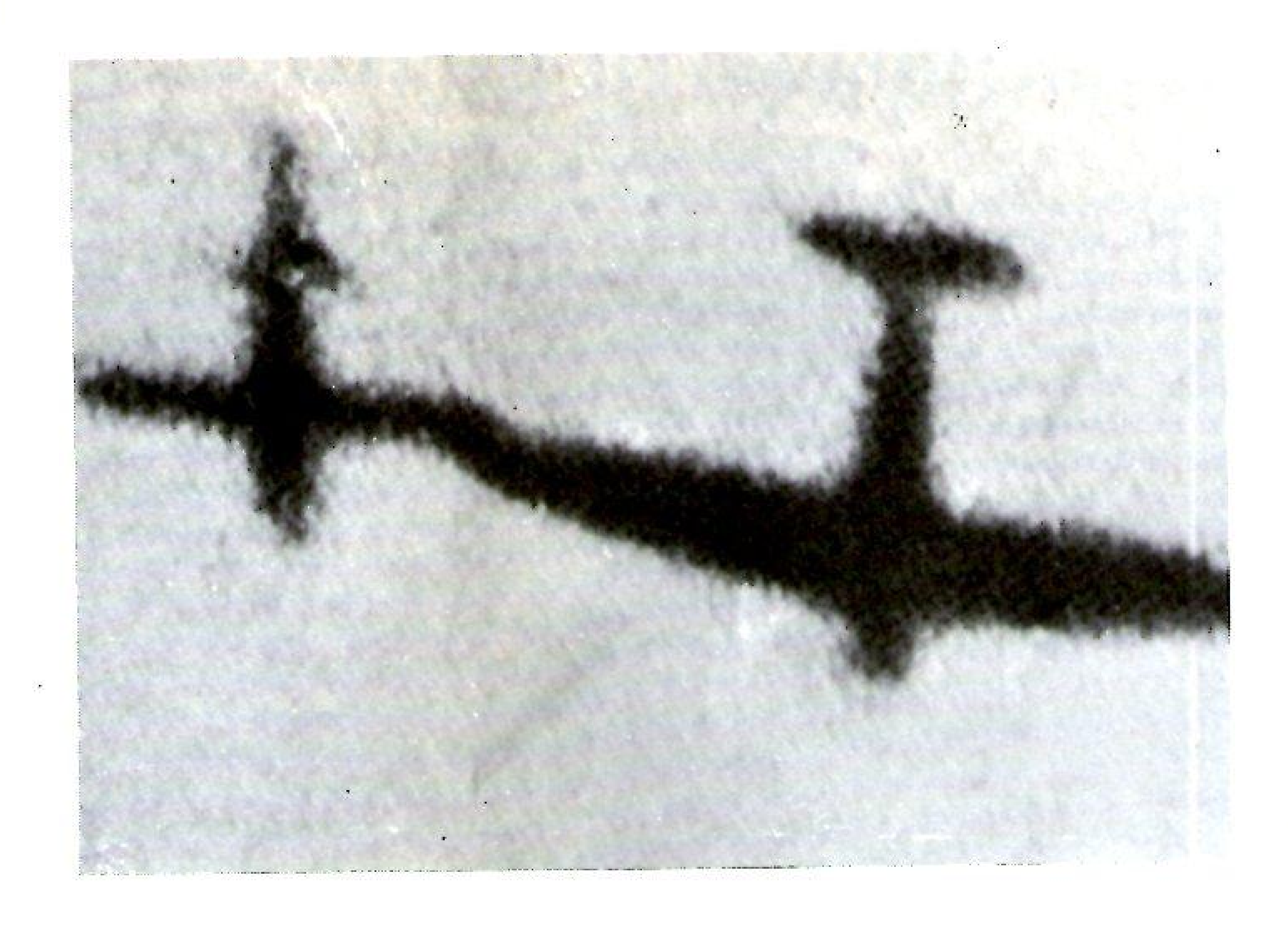
Primavera de 1944. Batera antiaérea inglesa, cerca de Londres



Por otra parte, millares de londinentese deben la vida a una peculiaridad técnica de las «V-1»: el formidable estruendo del motor, poco antes de iniciar el proyectil su caída. A veces, bastaba el escaso intervalo de silencio antes de la explosión para resguardarse oportunamente.

Sin embargo, había un elemento importante que faltaba a los alemanes en su ofensiva con «V-1»: datos sobre la eficacia del bombardeo. Al principio se basaban en las secciones necrológicas de la Prensa británica para deducir las víctimas ocasionadas por las «V-1», aunque pronto se les suprimió esta fuente de información: los periódicos omitieron la información necrológica. La única fuente de noticias que les quedaba eran los agentes del Abwehr que operaban en Inglaterra, enviados expresamente para comprobar los efectos del bombardeo con «V-1» y, sobre todo, el lugar exacto de la caída. Lo que se ignoraba en Alemania era que sus agentes habían sido localizados por el Servicio Secreto inglés. Desde entonces, comunicaron al otro lado del Canal – por orden de los británicos, des-

Arriba, izquierda: Globos de barrera para defender a Londres de las «V-1».
Arriba, derecha: Un caza británico persigue a una «V-1»



Telefoto de un caza «Spitfire», desviando de su trayectoria a una «V-1»

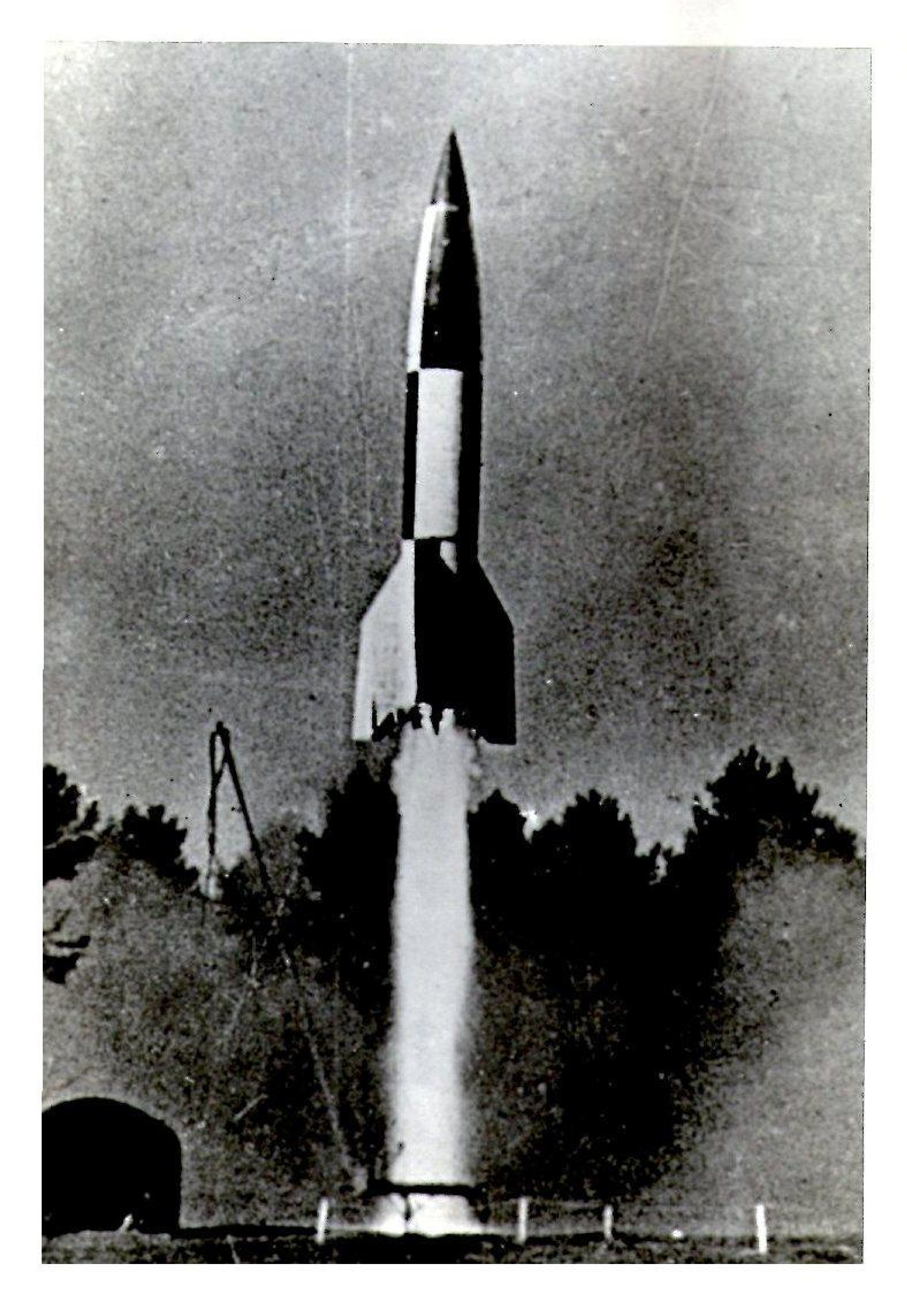
de luego –, los sitios de caída, pero sólo de aquellos proyectiles que rebasaban el núcleo de la ciudad. Además añadían que el tiempo de vuelo de algunas bombas era «demasiado largo», para que del otro lado acortaran más la trayectoria de las bombas que, ya de por sí, quedaban cortas.

En efecto, a los pocos días, los alemanes corrigieron la duración del vuelo de las «V-1», y, desde entonces, más del 80 % de las lanzadas se precipitaban a tierra, al sur del Támesis.

Estación del Metro en Piccadilly. Los londinenses buscan refugio ante el bombardeo de las «V-1»

Desaparece un cohete

Después de un intenso ataque aéreo contra la base de cohetes de Peenemünde, en el Báltico, en agosto de 1943, los alemanes trasladaron el campo de pruebas del «Aggregat 4», más conocido por «V-2», al interior de Polonia, para hacer inalcanzable al enemigo su arma secreta.
Sin embargo, con ello menospreciaron la decisión y habilidad del espionaje al servicio de la resistencia polaca. Puesto que cuando en Blizna, el 5 de noviembre de 1943, se elevó al cielo el primer cohete, fue la señal para que se desarrollara un duelo que la resistencia polaca planteó a los alemanes. Terminó con el aterrizaje de un avión de transporte británico, que se llevó a Londres varias piezas de la «V-2», mucho antes de que los alemanes disparasen la primera sobre dicha ciudad.



Primavera de 1944: lanzamiento de un «Aggregat 4» («V-2»), en el campo de pruebas situado cerca de Blizna (Polonia)

Danzig grüßt seinen Führer!

Llegada de Hitler a Danzig, 19 de setiembre de 1939. «Danzig saluda a su Führer», reza el texto del cartel

19 de setiembre de 1939. Adolf Hitler efectúa su entrada triunfal en la ciudad que le ha servido como pretexto para desencadenar el más vasto conflicto armado de todos los tiempos. La Segunda Guerra Mundial se había iniciado 19 días antes. Aquí, en Danzig, en la cima de su gloria y poderío, manifestó Hitler en una alocución radiada – dirigida en parte a sus enemigos – que el mundo tendría noticias de un arma «desconocida todavía, gracias a la cual no podremos ser atacados».

Pero Hitler ignoraba que su frase desató la lucha de los aliados contra su arma misteriosa, una lucha que duraría hasta el fin de la contienda, y cuyo precio – más de 2.900 pilotos aliados muertos, centenares de bombarderos abatidos y más de 530 millones de dólares gastados – no les resultó demasiado elevado.

Como muy acertadamente dijo Hitler, su discurso no sólo fue escuchado por millones de alemanes. La BBC de Londres lo grabó, y lo hizo traducir a toda prisa, a fin de que el Gobierno estuviese al corriente.

El primer ministro, Neville Chamberlain, ordenó al Intelligence Service que se pusiera a trabajar de inmediato, para establecer la clase de arma secreta a la que se había referido el Führer.

El profesor Reginald Victor Jones, que dos semanas antes se había hecho cargo del departamento científico del Servicio Secreto – sección recién creada del Ministerio del Aire británico –, debía dar la respuesta:



Profesor doctor R. V. Jones, en 1968

«A principios de setiembre de 1939 se me confió la misión de dirigir las tareas científicas del Servicio Secreto. No estábamos muy al corriente de lo que sucedía en Alemania en el terreno de la ciencia y sus aplicaciones, y mi tarea consistiría en remediar tal deficiencia.

»Mi primera labor fue la de custodiar un paquete que había enviado nuestro embajador en Oslo. La historia del paquete en cuestión se inició con la recogida de una carta depositada en el buzón de la Embajada; en ella se decía que, si nos interesaba conocer el verdadero desarrollo técnico-científico alemán, deberíamos modificar ligeramente el principio de nuestras emisiones de la BBC destinadas a Alemania. Creo que era algo así como: *Hallo, hier ist London*, en lugar de la frase habitual. De este modo, haríamos saber al autor de la carta que nos interesaba su información futura, y que trataría de mandárnosla.

»Modificamos el anuncio, y al día siguiente llegaba una segunda carta al buzón de la Embajada, que nuestro agregado naval cuidó de enviar a Londres. El oficial entró en mi despacho y manifestó: "Esto es para usted", a la vez que dejaba un paquete sobre la mesa. Me pregunté lo que ocurriría; tal vez se trataba de una trampa; pensé que el paquete podría hacer explosión al abrirlo. Por si acaso, lo hice adoptando gran lujo de precauciones. No hubo explosión, aunque contenía una espoleta, remitida por el autor del informe. Explicaba que era de un nuevo tipo, base de otro que conocemos hoy, para las granadas antiaéreas.

»El proyectil no necesita chocar con el avión para que se produzca el estallido; basta con que eso ocurra en un radio determinado en torno al aparato. Encontré otra información, además de la relativa a la espoleta. Por ejemplo, que los alemanes disponían de dos clases de radar, con los que habían logrado derribar a muchos de nuestros bombarderos en sus primeras incursiones sobre Kiel y Wilhelmshaven.

»Es lógico que sintiéramos un gran interés por aquellas informaciones. También supimos que los alemanes poseían torpedos magnéticos, y que en un lugar llamado Peenemünde se realizaban pruebas de gran importancia. El informante no decía en concreto de qué se trataba, pero en un párrafo de la nota insinuaba que en dicho lugar había un cohete de gran ancance, de unos 80 cm de diámetro. El otro informe se refería aun nuevo método para medir la distancia de vuelo mediante un «instrumento medidor de distancias para aviones». Se manejaba desde tierra, y servía para el control de los bombarderos. Esta información era ya de gran valor, pues en ella residía la base del instrumento que se denominó más tarde aparato "Y".

»Recibimos encantados toda aquella información y, para nosotros, la relativa a Peenemünde resultó de un interés particular, lo mismo que los ensayos alemanes con cohetes de largo alcance.

»Sin embargo, todo el asunto nos parecía un tanto extraño. Los datos eran demasiado buenos, y abarcaban cosas tan variadas como el radar, los cohetes y el avión "Junker 88". En el Ministerio de la Guerra, lo mismo, que en sus departamentos de Marina, Ejército y Aviación, se consideraba con escepticismo tan valiosa serie de informes. El Mando naval en particular se mostró muy desconfiado, pues consideraba imposible que alguien en Alemania supiese tanto sobre materias tan dispares. Se opinaba que todo era un engaño, es decir, que el Servicio Secreto alemán había difundido a propósito estas informaciones, a fin de desviar nuestra atención de lo que en realidad sucedía en Alemania. Pero mi criterio era algo distinto, y guardé mi copia del informe. Creo que las otras fueron destruidas.»

El gran número de esquemas de que iba acompañado el informe así como la gran profusión de datos científicos, a los que razonablemente no podía tener acceso un solo investigador, así como los en parte inverosímiles conocimientos, lo mismo que en una novela de Julio Verne, hicieron que el informe fuese considerado en las altas esferas londinenses como un *bluff* de la propaganda alemana, y todo fue a parar a los archivos.

El profesor Jones, y con él Duncan Sandys, hijo político de Churchill, entonces secretario del Ministerio de Abastecimientos, se refirieron en varias ocasiones al

«Informe de Oslo» durante la guerra. Sin embargo, el Servicio Secreto inglés no tenía entonces posibilidades de comprobar la veracidad de la información. También faltaba en el Servicio Secreto un organismo científico coordinador de las tres armas, de manera que, hasta finales de 1942, el Servicio Secreto británico no oyó hablar nada más sobre armas secretas alemanas.

En 1936, Alemania había iniciado ya las tareas de construcción de una base de pruebas en Peenemünde, en la isla Usedom, donde, además de ensayarse motores-cohete para los aviones, se desarrollaban experimentos con grandes cohetes balísticos intercontinentales.

El departamento balístico de la Oficina de Armamento del Ejército había comenzado en los años treinta las pruebas para el uso de motores a reacción. A finales de 1932 se efectuó en la planta de ensayo de Kummersdorf, al sur de Berlín, el primer experimento con el motor-cohete, y en 1936 los planos del «Aggregat 3» tomaron la forma definitiva del «Aggregat 4», el primer gran cohete útil, que luego se denominaría «V-2».

Con el estallido de la guerra, el desarrollo del artefacto en cuestión se realizó por etapas. Por otra parte, los trabajos consumían un buen cupo del presupuesto asignado a la Luftwaffe, y Hitler, en vista del éxito sin igual de su campaña relámpago, juzgó que no tenía necesidad de los cohetes para alzarse con la victoria final.

Sólo hasta el 20 de agosto de 1941 no dispuso Hitler la continuación de los ensayos con el «Aggregat 4». Deseaba verlo transformado en un cohete portador de carga explosiva, para restablecer el equilibro a su favor, después de haber sufrido las primeras incursiones de los bombarderos ingleses sobre las grandes ciudades



Duncan Sandys

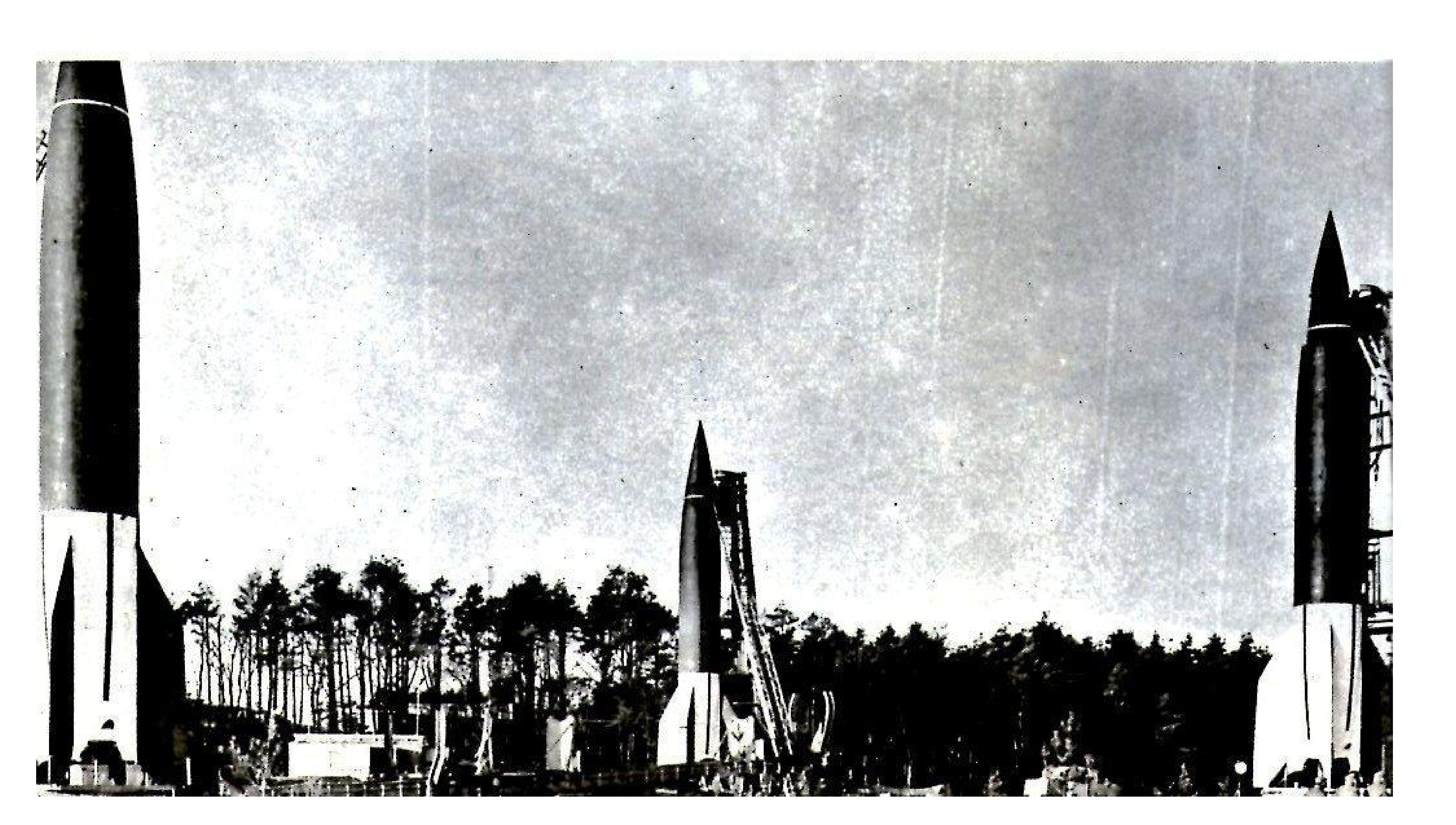
Un «Aggregat 4» sobre la cinta transportadora

alemanas, y del suministro de armas norteamericanas a la Unión Soviética. Las instalaciones de Peenemünde se ampliaron considerablemente. La Organización Todt, junto con varias empresas particulares y un ejército de trabajadores forzados polacos y prisioneros de guerra rusos, construyó numerosos talleres, cobertizos, refugios subterráneos, laboratorios e instalaciones de prueba.

El 3 de octubre de 1942 se realizó el primer vuelo, de un «Aggregat 4». Pesaba unas 12 toneladas; medía casi 12 m de longitud, con un diámetro de 1,5 m; con una tonelada de explosivos, su alcance era de 340 km. Poco después corría el rumor acerca de los cohetes alemanes, si bien era un rumor vago, y pocos le daban crédito, hasta que, a finales de 1942, llegaron a Londres tres informes de un químico danés, en los que señalaba a Peenemünde como el centro de desarrollo de nuevas armas. Algún tiempo después, los datos facilitados por el Servicio Secreto de la resistencia polaca ratificaban las comunicaciones del químico danés.

«Durante los años 1940, 1941, y sobre todo en 1942 – informa el profesor R. V. Jones –, en el Servicio Secreto no teníamos nada que hacer respecto a la defensa de Inglaterra contra la Luftwaffe, ni para el inicio de nuestra ofensiva de bombardeo sobre Alemania. Pero, en diciembre de 1942, volvimos nuestra atención al informe de Oslo, a Peenemünde y a las posibilidades de los cohetes de gran alcance. Por mediación de un ingeniero químico danés, a quien yo no había visto jamás, supimos que en el litoral báltico acababa de probarse una nueva arma, con un alcance de unos 200 km. El danés lo había escuchado en Berlín, en una conversación entre dos ingenieros alemanes. La noticia no dejaba de resultar interesante, pero cuando se recibe de un nuevo colaborador, y nadie puede comprobar su veracidad, se quita importancia a la cuestión. Con todo, el aviso no dejó de inquietarnos. A principios de 1942 nos llegaron tres o cuatro informes sobre la misma cuestión. Algo importante sucedía en la costa báltica, en Peenemünde por más señas. Recuerdo que, una tarde, mi ayudante, el profesor Charles Frank, que había estado leyendo declaraciones de prisioneros, acudió presuroso a mi oficina y me dijo: "Creo que ha llegado el momento de tomar en serio eso de los cohetes. Lea y se convencerá". Me dio el borrador de una conversación entre el general barón Wilhelm Ritter von Thoma, apresado tras la conquista de El Alamein, y el general Ludwig Crüwell. Los dos militares alemanes

Una batería de «Aggregat 4» en posición de tiro



fueron alojados en una estancia dotada de aparatos de escucha. Si no recuerdo mal, Von Thoma dijo a Crüwell: "En alguna parte han de estar los cohetes listos para ser disparados. Hace más de un año y medio que los vi con el mariscal Von Brauchitsch; el comandante de la base manifestó que todo estaría dispuesto en cosa de doce meses. Nos hallamos en las proximidades de Londres, y aún no hemos oído nada. Eso es que algo ha salido mal".

»Mis ideas comenzaron, por fin, a ordenarse, y pude aquilatar la situación en su panorámica general. Von Thoma era un prestigioso militar técnico, de las fuerzas acorazadas; en resumen, le teníamos por un experto de primerísima fila, y si él se tomaba en serio el asunto de los cohetes, se imponía hacer algo, y muy pronto.

»A nuestra desidia en ocuparnos de Peenemünde siguió una febril actividad para recuperar el tiempo perdido. Recurrimos a todas las fuentes de información imaginables, y concentramos nuestro esfuerzo en averiguar si en Peenemünde existía realmente un cohete de largo alcance.»



General Ludwig Crüwell

En marzo de 1943, el quipo investigador de las fotografías aéreas, con sede en Medmenham, comprobó que en muchas de ellas aparecían unos tramos cortos de vía férrea, o más bien rampas; esto apoyaba los informes sobre la existencia de unos «cohetes» alemanes situados en el litoral francés para ser disparados contra Gran Bretaña.

Pero a estas pruebas, cada vez más verosímiles, se oponía el parecer dominante en Inglaterra: que los alemanes habían puesto en manos de los agentes aliados falsos informes sobre las pruebas de cohetes, con el fin de sembrar el pánico y traer a los bombarderos enemigos a una zona desértica en el Báltico, desviando su atención de los centros productores de armamentos del interior del Reich. El Servicio Secreto del Ejército nacional polaco, que ya en noviembre de 1941 había introducido a varios de sus agentes, camuflados como obreros, en las instalaciones de Peenemünde, logró al fin suministrar a Londres la piedra de toque para hacer mudar de actitud a los responsables civiles y militares: un dibujo sencillo, pero alarmante, de una espaciosa nave con uno de los cohetes, y el informe sobre algunas características del artefacto, en especial el ruido infernal de su motor de impulsión.



General barón Wilhelm von Thoma

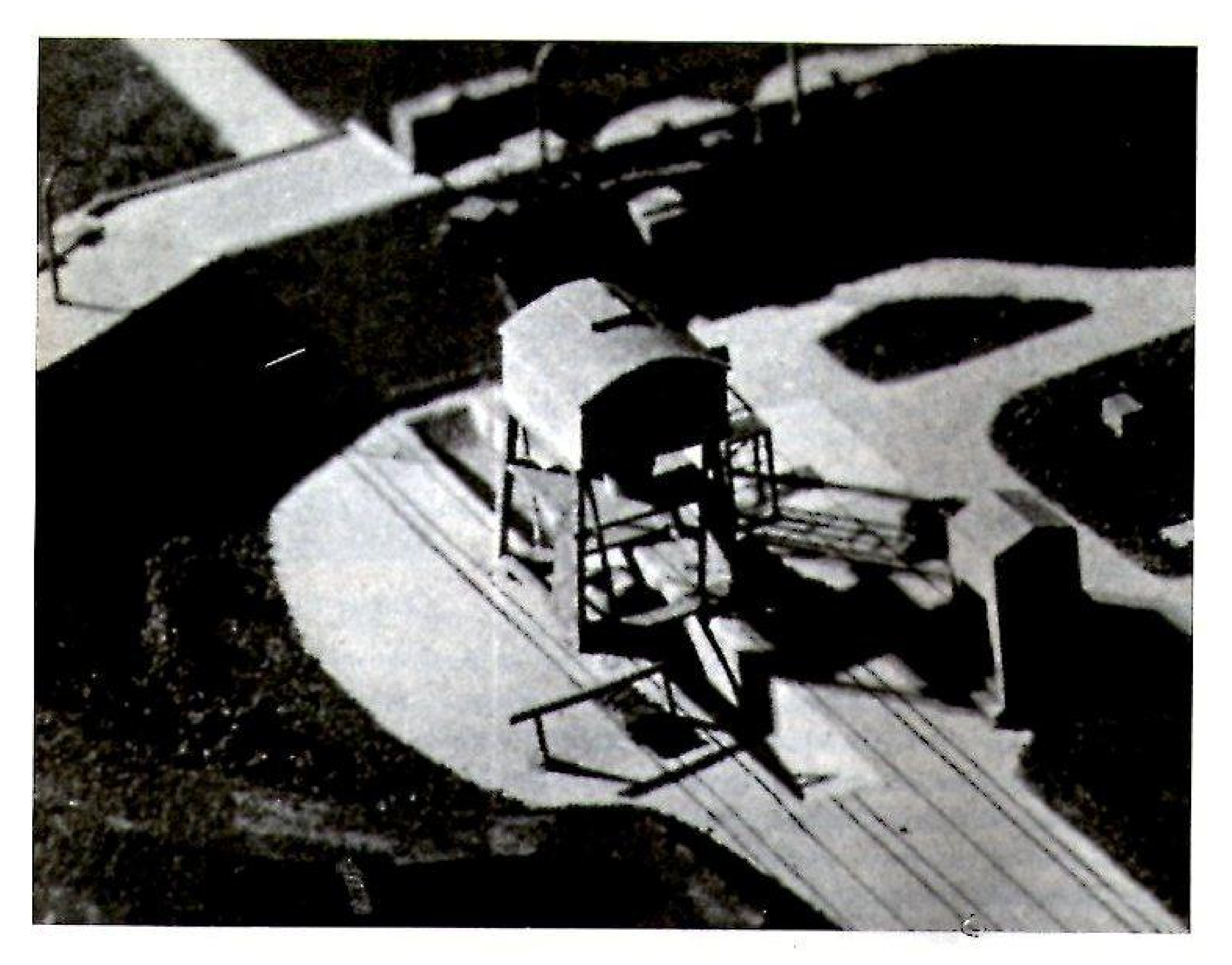
Duncan Sandys, que entonces contaba treinta y cinco años de edad, recibió el 20 de abril de 1943 la misión de comprobar la veracidad de cuanta información se tenía sobre los cohetes alemanes de largo alcance. Sandys, de cuyo Ministerio dependían las investigaciones británicas en esta materia, ordenó que un «Spitfire» equipado con las pertinentes cámaras efectuase un vuelo de reconocimiento sobre Peenemünde.

El 23 de junio de 1943 se tuvo por fin la comprobación. Lo que había en Peenemünde superaba incluso la fantasía de los más grandes pesimistas.

Basándose en las fotografías, se construyó un modelo a escala de las más significativas instalaciones. En sesión extraordinaria, el Gabinete de Guerra dispuso que se asestara un golpe masivo y aniquilador sobre Peenemünde; el mando de bombardeo estratégico ordenó la inmediata realización de los preparativos necesarios. Con objeto de no poner al corriente a sus aliados americanos, sólo por no engrosar los motivos de inquietud, Churchill decidió que la operación fuese exclusivamente británica.

En la noche del 17 al 18 de agosto de 1943, tres oleadas sucesivas de bombarderos pesados – 598 en total – lanzaron sus bombas sobre Peenemünde; en unos diez minutos cayeron más de dos mil toneladas de explosivos.

No menos de 203 cazas alemanes que se encontraban en la zona fueron atraídos hacia Berlín por una escuadrilla de aviones «Mosquito», dejando así en libertad al grueso de la formación que bombardeó Peenemünde.



Maqueta de las instalaciones de Peenemünde (sección), basada en las fotos tomadas por los aviones de reconocimiento

Fotografías de Peenemünde antes...

El objetivo de la operación no consistía sólo en destruir las instalaciones técnicas, sino, antes que nada, eliminar a los científicos, ingenieros y técnicos que habían sido reunidos en Peenemünde.
Las fotografías tomadas al día siguiente mostraban destrozos bien visibles; no sólo los refugios del personal científico y técnico, sino los barracones de los trabajadores forzados y de los prisioneros habían sido arrasados con bombas incendiarias.
Unas semanas antes, el 7 de julio, Hitler había ordenado dar prioridad al programa del «A-4», dentro del esquema general de la producción de armamento; ahora, después de la incursión británica, que según él sólo pudo deberse a un acto de traición, envió a Peenemünde gran número de funcionarios de la Gestapo y las SS, con objeto de localizar a los supuestos traidores.
La cólera del Führer alcanzó a la Luftwaffe; después de haber mantenido una conversación telefónica con Goering, se quitó la vida el general Hans Jeschonnek, que como jefe del Estado Mayor de la Luftwaffe era el responsable de la defensa de Peenemünde.
Después del ataque a estas instalaciones, se optó por recurrir a una argucia de gran estilo: hacer pensar al enemigo que con este golpe había destruido el programa de estudios y fabricación de las armas secretas. Todo se dejó como estaba; no se taparon los hoyos abiertos por las bombas, ni se procedió a la reparación de las naves arrasadas.
Sin embargo, y mirándolo con cierto detenimiento, el efecto de la incursión no resultó tan catastrófico como a simple vista pudiera juzgarse. En 1943, la improvisación se hallaba a la orden del día en Alemania, y además poco era lo que

y después del ataque aéreo del 18 de agosto de 1943



se dejaba al azar. Ya se esperaba la visita de los bombarderos enemigos, y por eso, en las instalaciones de Peenemünde, los procesos más importantes se llevaban a cabo bajo tierra. A un ritmo vertiginoso y en condiciones inhumanas, millares de prisioneros construyeron grandes naves subterráneas junto a Nordhausen am Harz, donde a partir de entonces se fabricaría el arma secreta de Hitler. La llamada «Mittelwerke», más conocida por «Dora», era un verdadero laberinto de cuevas y túneles; en las obras perdieron la vida miles de prisioneros. En setiembre de 1943 se inició la producción de «V-2» en las cadenas de montaje.

Las pruebas de vuelo del «Aggregat 4», es decir, de la «V-2», habían quedado casi ultimadas en Peenemünde; sólo quedaba por ensayar algún detalle sobre caída, con carga y sin, así como una espoleta recién perfeccionada.

Para la fabricación y el montaje de las piezas de la «V-2» se empleaba a una verdadera hueste de prisioneros. Bajo la custodia de guardianes de las SS, y mal alimentados, efectuaban su labor en la cadena de montaje, logrando sabotear la producción, a pesar de la vigilancia. Muchas «V-2» no llegaron a su destino, pues el estallido ocurría en la rampa de lanzamiento, o bien se apartaban mucho de su trayectoria normal, mientras otras «enloquecían» en el aire. Cerca de un tercio de la producción total resultó inútil para cumplir sus fines, y ése es el mérito de los trabajadores forzosos de la instalación «Dora».

En el verano de 1943 se construyeron colosales bunkers de hormigón en las proximidades de Winzernes, en el norte de Francia, futuras bases de lanzamiento de los «Aggregat 4». Las «V-2» serían montadas, pertrechas y lanzadas desde sus

Prisioneros, en la construcción de los talleres subterráneos «Dora»



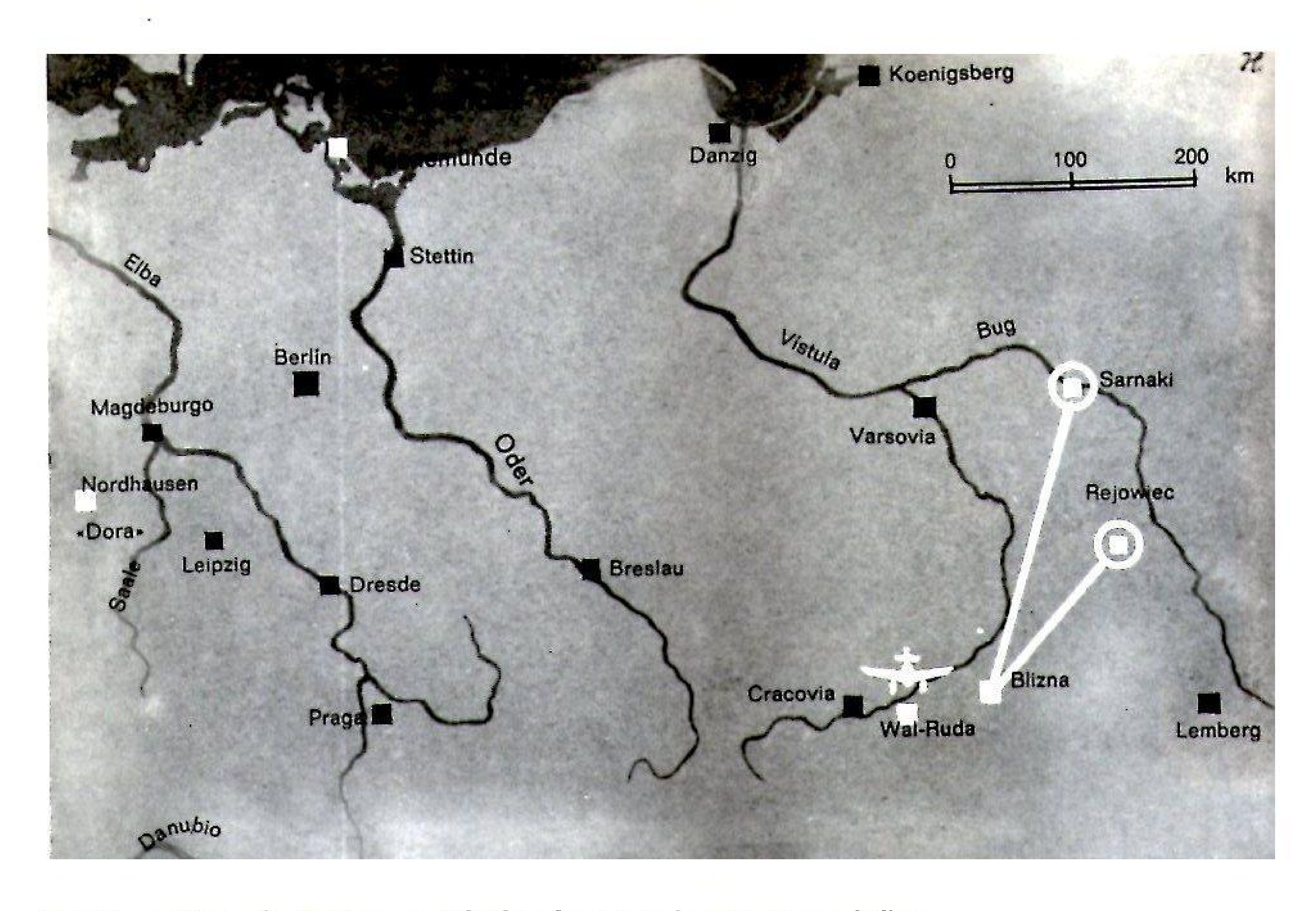
nuevas bases con el propósito de bombardear de modo continuo la capital inglesa.

El gran bunker cerca de Winzernes, después del bombardeo aliado

Los trabajadores reclutados a la fuerza, los prisioneros de guerra y los internados en campos de concentración, formaron la mano de obra que ejecutó las tareas de construcción. A pesar de la vigilancia, lograron avisar a los anglo-norteamericanos por medio de la resistencia francesa, consiguiendo también retrasar la terminación de las obras. Los aliados emplearon todos los bombarderos disponibles en su intento de arrasar los gigantescos bunkers, en los que se habían consumido millones de metros cúbicos de cemento; la cantidad empleada era suficiente para cubrir durante dos años las necesidades de este material, en una ciudad como Colonia. La cúpula del bunker mayor pesaba 1.000 toneladas.
Tampoco surtió efecto un ataque realizado con bombarderos cuatrimotores norteamericanos; estos aparatos, cargados de explosivos, se lanzaban sobre los bunkers de Winzernes, hacia donde eran guiados por sistemas de mando rígido después que los tripulantes se arrojaban en paracaídas sobre el Canal.
El teniente Joseph Kennedy, hermano del que sería presidente de los Estados Unidos, murió a bordo de uno de esos aparatos, que estalló antes de tiempo sobre las Islas Británicas.
La voladura definitiva de los bunkers de Winzernes se logró gracias a un nuevo invento del profesor doctor Barnes Wallis, famoso por la construcción de la bomba «rompediques». En esta ocasión casi preparó una de diez toneladas, que él mismo denominó «bomba terremoto»; con ella se derrumbaban muros de hormigón de varios metros de espesor.
Mientras tanto, Hitler había dispuesto confiar a las SS la protección de los futuros ensayos de las «V-2»; Himmler ofreció para ello el campo de maniobras de las SS «Heidelager», situado en las proximidades de Debica, en el sur de Polonia, y de la localidad de Blizna, previamente evacuada. En esta amplia



El teniente Joseph Kennedy, en 1943



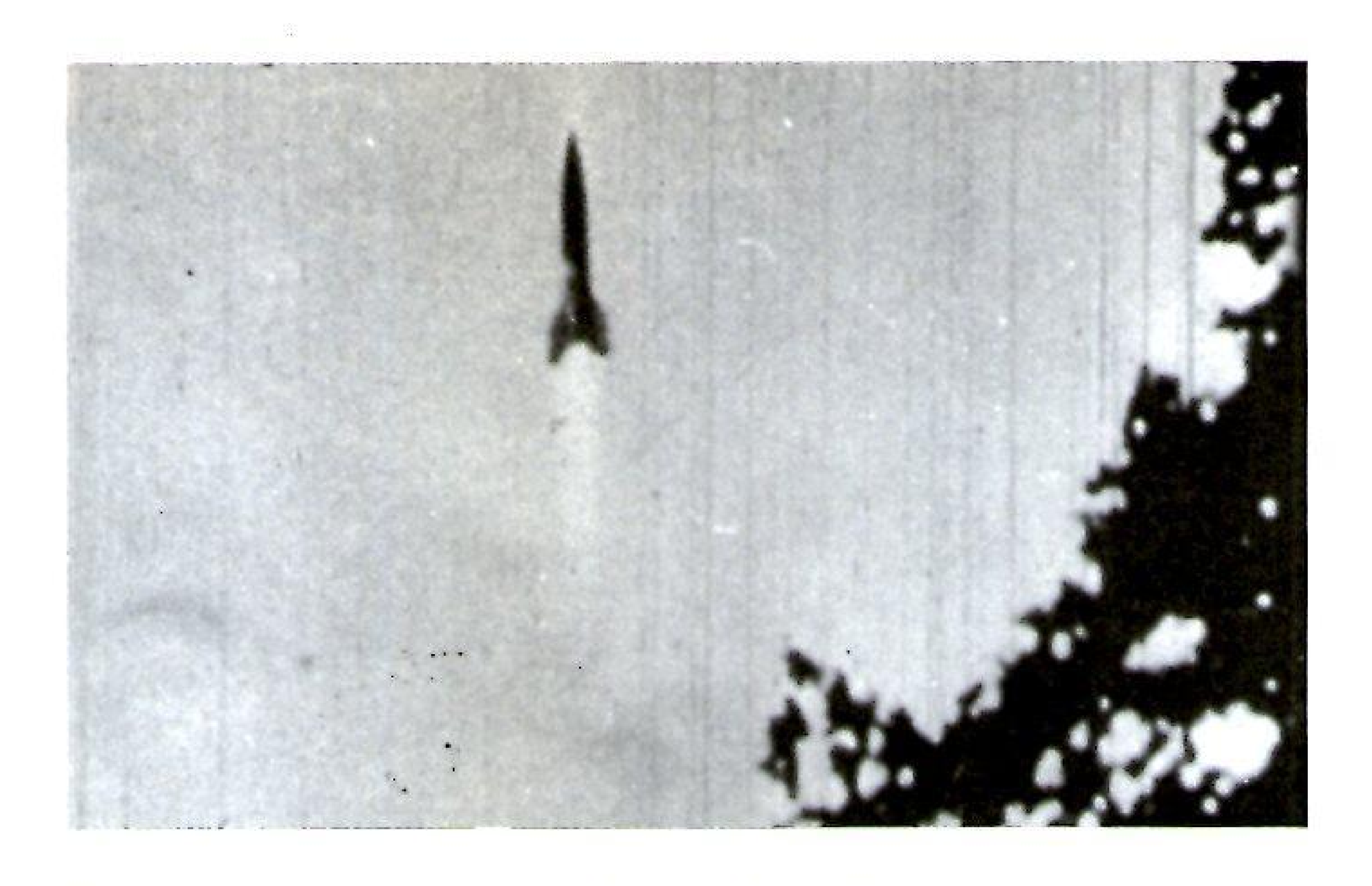
llanura, a 50 km de Tarnòw, y rodeados de espeso bosque, creían hallarse a salvo de toda observación. En realidad, esta zona quedaba fuera del alcance de los aviones de reconocimiento aliados, en el otoño de 1943.

En setiembre del mismo año se iniciaron los trabajos encaminados a construir una nueva base de experimentación. Como de ordinario, la mano de obra se componía de prisioneros de guerra y de los procedentes de los campos de concentración, que remplazaron a los trabajadores polacos libres, casi todos procedentes de Pustkòw.

Se invirtieron pocas semanas en tender un ramal ferroviario hasta Blizna, partiendo de la línea Cracovia-Lemberg. Las edificaciones antiguas, tales como naves industriales, cobertizos y viviendas, fueron arrasadas como primera medida. El término municipal de Blizna quedó cercado por alambradas electrificadas, en torno a las cuales patrullaban guardias de las SS con traíllas de perros especialmente adiestrados. Esta vigilancia, al principio insignificante, se incrementó hasta alcanzar el número de 650 hombres.

Desde el momento en que los alemanes iniciaron el tendido del nuevo tramo de vía férrea, los miembros de la resistencia polaca enviaron a Londres el informe acostumbrado, como solían hacer siempre que observaban algo fuera de lo normal. Los curiosos observaron cómo los alemanes colocaban vacas de madera en los prados, muñecos del tamaño de seres humanos junto a la puerta de las casas desiertas, perros de yeso frente a las cabañas, y ropa en los tendederos, mientras en el bosque se abrían calveros para erigir barracones, que luego camuflaban con esmero. Se instalaron baterías de antiaéreos pesados y proyectores, a lo que se añadió gran número de nidos de ametralladoras.

A partir de noviembre de 1943 reinó una intensa actividad en toda la base; diariamente llegaban misteriosas expediciones por ferrocarril; aparecieron en



Fotografía de una «V-2» en vuelo, tomada por un miembro de la resistencia polaca

Blizna una brigada de la Wehrmacht y muchos paisanos. Se observó que entonces los elementos de las SS no tenían acceso a la localidad, en cuyos alrededores figuraba el siguiente aviso: «Zona de pruebas artilleras de Blizna».
Informes de estos acontecimientos, junto con fotografías de los transportes, llegaban a Varsovia, donde los mandos del Ejército nacional polaco opinaban que tal vez se trataría de la evacuación de una fábrica de aviones, hasta que, a finales de 1943, ocurrió un accidente en la plaza Rondo Washingtona, del barrio de Praga, en Varsovia. Un automóvil se estrelló contra un árbol, y sus tres ocupantes, alemanes, resultaron gravemente heridos. Fueron conducidos rápidamente a un hospital, y al poco rato de ingresar comparecieron varios altos funcionarios interesándose por su estado.
Los tres fallecieron al cabo de unas horas, y el extraordinario interés mostrado hacia ellos, junto con el auténtico pesar que su muerte causó a los alemanes, no pasaron inadvertidos al personal del establecimiento sanitario.
El servicio de información polaco verificó que los tres «irremplazables» especialistas de Blizna se habían trasladado a Varsovia. El ingeniero Antoni Kocjan, constructor de aviones polaco, famoso ya desde antes de la guerra, recibió del Cuartel General del Ejército nacional polaco la orden de seguir adelante con la investigación. Kocjan despachó un emisario a Blizna.
Se procuró alojamiento en la casa del guardabosque, que lindaba con los terrenos del «Heidelager». El buen hombre refirió al emisario que desde el otoño venían sucediendo cosas muy extrañas. Cada mañana, un avión trazaba unos



Transporte por ferrocarril de una «V-2»



Cuidadoso enmascaramiento de todas las edificaciones

círculos sobre los bosques de Blizna y desaparecía en lontananza; al instante se escuchaba una explosión, y un gran proyectil se elevaba lentamente por encima del bosque, estallando por último en el aire.

No pasaron muchos días sin que el emisario lograra obtener unas fotografías del proyectil, que ascendía poco a poco hasta perderse en dirección nordeste. Tanto las fotos como los informes se mandaron de inmediato a Varsovia. El emisario se refugió en el edificio de la estación ferroviaria de Kochanòwka, de donde partía el nuevo ramal a Blizna. No tardó en observar la llegada de un convoy formado por grandes vagones, en los que había fuselajes de aviones cubiertos por toldos. Otros vagones llevaban cisternas, cuyas bocas de carga aparecían cubiertas por hielo, a pesar de que la temperatura exterior era de varios grados sobre cero.

En los vagones figuraba un letrero indicando que procedían de Breslau. El Servicio Secreto polaco realizó pesquisas en dicha ciudad, y averiguó que en ella los vagones habían sido únicamente acoplados, pero que en realidad venían de algún lugar de Turingia. A finales de enero de 1944, el ingeniero Kocjan recibió un informe de los alrededores de Lublin: sobre una finca de las cercanías de la pequeña localidad de Rejowiec, no lejos de Lublin, cayó cierto día un avión alemán, como fulminado por un rayo. Se supuso que iba cargado de explosivos, pues se hizo pedazos y no se encontró ni rastro de la tripulación. Pero lo más chocante fue el proceder de los alemanes después del siniestro: se presentaron en un tiempo récord, luego tomaron muchas fotografías y efectuaron gran número de mediciones; por último, recogieron hasta el último fragmento. Había también algo cómico en el asunto: un alto jefe militar se disculpó ante el propietario de la finca, prometiendo indemnizarle por los daños ocasionados.

Como es de suponer, este comportamiento ante un polaco resultaba tan insólito, que el ingeniero Kocjan relacionó la explosión del aparato en Rejowiec con el

lanzamiento de un proyectil en Blizna. No obstante, sus sospechas no se vieron confirmadas hasta primeros de abril de 1944, al recibir una nueva información. Procedía de Sarnaki, distrito de Siedlce, pequeña localidad situada a 150 km al este de Varsovia, y la había enviado el doctor Marian Korczik, cuyo hermano Tadeusz, ingeniero director de una fábrica de cerveza en Sarnaki, observaba cosas interesantes desde hacía varias jornadas.

Cierto día aparecieron en Sarnaki un oficial alemán y cuarenta soldados. El oficial ocupó una habitación en la residencia de la fábrica de cerveza, y los soldados fueron alojados en la escuela, que era el edificio más grande de la localidad. El ingeniero Korczik dominaba el patio de la escuela desde la ventana de su oficina en la fábrica. En el patio se hallaba una unidad móvil de radio, y cada mañana se oía claramente, y por dos veces, la siguiente llamada: «Cracovia, Cracovia... Aquí Sarnaki». Poco después de instalarse, los alemanes allanaron el cementerio judío de Sarnaki y montaron en él un puesto de observación. Y una mañana, varios minutos después de la llamada habitual: «Cracovia, Cracovia... Aquí Sarnaki», el pueblo se estremeció a causa de una tremenda explosión, como si un avión hubiese detonado en el aire.

El ingeniero Korczik corrió en dirección al lugar del estallido y, a unos cien metros de las últimas casas de Sarnaki, encontró trozos de plancha de aluminio, bolas de lana de vidrio, piezas rotas, fragmentos de baquelita y elementos que sin duda procedían de un aparato de radio. Korczik logró meterse varias piezas en el bolsillo antes de que los alemanes llegasen a bordo de un camión, para escudriñar el área en busca de los diseminados restos.

Se acabó la tranquilidad para las localidades en torno a Sarnaki, pues casi a diario se veían sacudidos por una tremenda explosión. Los proyectiles no eran observados hasta el momento de estallar; tampoco se escuchaba ningún ruido que delatara su presencia. Caían al azar, sembrando muerte y destrucción.

Sin embargo, los sencillos campesinos de la región de Sarnaki no se dejaron amilanar; al contrario, sentíanse más resueltos que nunca a proseguir la lucha contra la más poderosa arma de Hitler y, en vez de abandonar la zona peligrosa, recogieron numerosos fragmentos de los proyectiles estallados, que luego enviaban a Varsovia mediante un mensajero.



Octavilla alemana destinada a los polacos

Vacas de madera, uno de los numerosos medios de camuflaje utilizados en la zona de pruebas



Lugar donde cayó una «V-2», en las cercanías de Sarnaki

A base de los casi diarios informes que llegaban a la capital, se pudo establecer el área de caída, un cuadrado de 60 km de lado en torno a Sarnaki, densamente poblado, con numerosos pueblos y aldeas, que servían de terreno de pruebas natural, para determinar el poder destructor de esta nueva arma.
Después de cada explosión se iniciaba una carrera de velocidad, entre campesinos y elementos de la resistencia por un lado, y los alemanes por otro, para ver quién llegaba el primero al lugar de caída del proyectil. Casi siempre ganaban los lugareños, por su mejor conocimiento del terreno; se trasladaban en bicicleta, mientras los alemanes tenían que dar un rodeo por caminos arenosos, a través del monte bajo.
Con el tiempo, los alemanes arrojaron octavillas en la región de Sarnaki, explicando a los habitantes que se trataba del lanzamiento de depósitos auxiliares de combustible, y que el deber de todo polaco era entregar al puesto alemán más cercano los restos que encontrase, o por lo menos avisar del lugar donde se hallaban. La recompensa era un litro de vodka... y severos castigos a quienes negasen su cooperación.
Los hombres de la resistencia no se dejaron impresionar. Imitando a los alemanes tomaban fotografías y medidas antes de recoger los fragmentos y, en ocasiones, cuando los alemanes llegaban al lugar del impacto, apenas quedaba huella de él; los restos habían desaparecido y la tierra, nivelada.
Mientras los informes y las piezas recogidas en la región de Sarnaki llegaban casi diariamente a Varsovia, el Mando del Ejército nacional polaco recibió nuevo material de Blizna. A principios de mayo de 1944, un emisario trajo un mapa, escala 1:10.000, en el que se incluía el campo de tiro situado alrededor de Blizna. Más tarde llegó la noticia de que los extraños depósitos, en cuyas bocas se formaba hielo, encerraban un combustible para los cohetes, y que ningún avión – ni siquiera alemán – debía sobrevolar la «Zona de pruebas artilleras de Blizna». Otra noticia de interés era que la unidad encargada de los disparos era

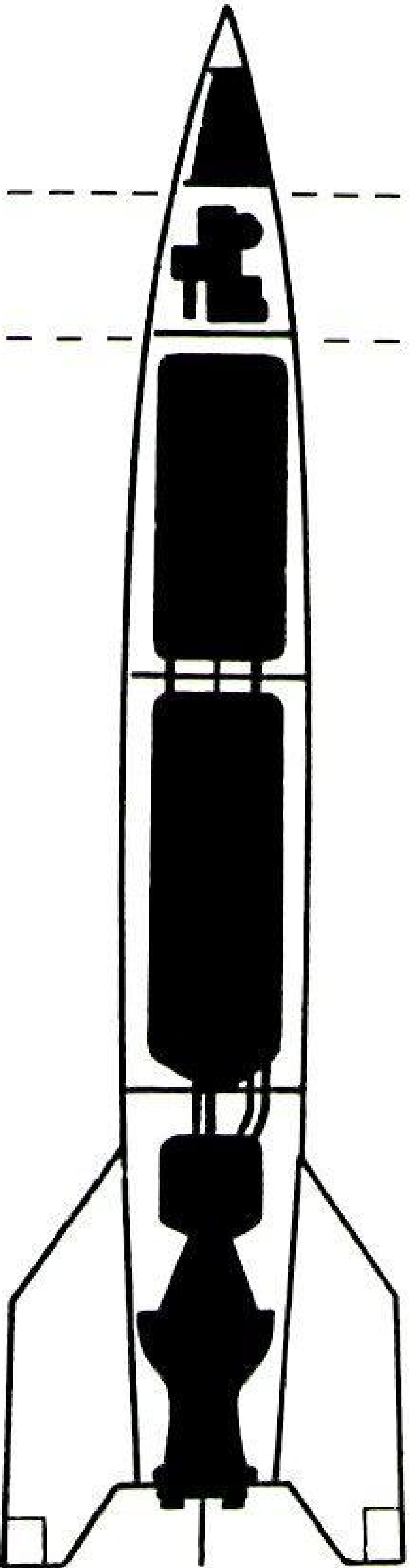
la llamada Batería de Pruebas y Entrenamiento 444, antes de guarnición en Köslin, que había sido trasladada a Blizna el 5 de noviembre de 1943.

Todos estos partes se comunicaban por radio a Londres, donde se tenía gran interés por saber los detalles, y desde donde se pedía con urgencia el envío de piezas intactas de los cohetes.

Un día de últimos de mayo de 1944, el campesino Jan Lopaciuk, vecino de la localidad de Klimczyce, junto al Bug, acudió al consultorio del doctor Marian Korczik, en Sarnaki, manifestando que en una marisma de la orilla del río, no lejos de su pueblo, había caído un cohete sin hacer explosión.

La proa estaba hundida en el barro, y la sección posterior se hallaba destrozada. El doctor Korczik envió a buscar a su hermano, a quien acompañó el campesino hasta donde estaba el cohete. Después de sacarle varias fotografías, lo ocultaron en el agua, poniendo encima cañas y hierba.

Mientras tanto, los alemanes organizaron varias patrullas en busca del cohete,



Alrededores de Sarnaki (círculo): Aquí se encontró una «V-2» completa.
Abajo: Las piezas contenidas entre las dos rayas de trazo discontinuo fueron enviadas a Londres



La ribera del Bug, cerca de Klimczyce

pero hubieron de retirarse sin lograrlo al cabo de tres días de vanos esfuerzos. A la noche siguiente, la ojiva frontal del artefacto, junto con los instrumentos direccionales, eran puestos a buen recaudo en un granero de Holowczyce, mientras el resto fue arrastrado hasta un paraje más hondo, en el Bug.

Dos especialistas llegados de Varsovia procedieron a desmontar los elementos del cohete, que luego fotografiaron, midieron y dibujaron. Las piezas en cuestión fueron cargadas en tres camiones distintos, entre sacos de patatas, y transportadas a Varsovia para su ulterior examen. La instalación de radio fue transmitida para su examen al doctor ingeniero Janusz Groszkowski, el más destacado experto polaco en la materia:



Profesor doctor ingeniero Janusz Groszkowski

«Lo primero que hice fue investigar los osciladores de cuarzo, para averiguar la frecuencia de la instalación. Este detalle podría tal vez ser la clave para obstaculizar el vuelo de cohetes alemanes. La parte eléctrica del cohete estaba muy bien montada, y los materiales eran de alta calidad. Un derroche de precisión y eficiencia.»

En tanto que el profesor Groszkowski llegaba a estas conclusiones, otro sabio polaco se encargaba de analizar el combustible del cohete. Se trataba del doctor ingeniero Marceli Struszynski, de la Escuela Superior Técnica de Varsovia, que durante la guerra se convirtió en una escuela técnica común. El profesor Struszynski había instalado en el sótano un pequeño laboratorio.

«En el curso de la guerra, los enlaces del Ejército nacional polaco me trajeron varios materiales para su análisis: espoletas de bombas, productos venenosos, etc. En esta ocasión, compareció una joven emisaria con un frasquito lleno del "combustible" de un cohete alemán. Examiné con atención el contenido del frasco y vi que se trataba de un líquido oleoso, incoloro y denso. Al decirme que era un combustible, me dispuse a efectuar la acostumbrada destilación. Unas gotas del líquido me salpicaron en una mano; al notar cierto dolor, apagué en seguida el mechero Bunsen. Examiné la piel y distinguí en ella manchas blancas, y deduje que me hallaba ante una sustancia química que no esperaba en absoluto.



Doctor ingeniero Marceli Struszynski

»El resultado del análisis fue una gran sorpresa, y no sólo para mí. Porque el líquido del frasquito resultó ser agua oxigenada, aunque no la común y corriente, que se presenta en una solución del 30 %. La prueba objeto de mi examen tenía una concentración del 80 %. La comprobación de que los alemanes habían logrado producir agua oxigenada al 80 % de concentración resultaba en sí un gran asombro científico.»

El informe de las pesquisas fue transmitido a Londres por radio. Los ingleses enviaron a Brindisi, en el sur de Italia, un avión de transporte «Dakota», que desde allí, y previo aviso de la resistencia polaca, volaría hasta Polonia con objeto de recoger las piezas más importantes de la «V-2».

Pronto se encontró un lugar adecuado para el aterrizaje: un prado cerca de Tarnòw, no lejos de la desembocadura del Dunajec, en el Vístula, al norte de la localidad de Wal Ruda. Entretanto, el ingeniero Kocjan preparó varias botellas de oxígeno, para el transporte de las piezas desde Varsovia a Wal Ruda. Se quitó el fondo a las botellas, y en su interior se colocaron los elementos del cono y la instalación de radio del cohete; luego, se soldaron y pintaron, a fin de que no se distinguieran de las botellas normales de oxígeno.

En julio de 1944, la zona entre Varsovia y el lugar designado para el aterrizaje, a unos 100 km de la capital, se hallaba saturada de soldados alemanes en retirada; a pesar de los numerosos controles, se pudieron transportar sin novedad las botellas de oxígeno. El punto de aterrizaje era una pradera rodeada de bosques, estrecha franja de terreno, de unos 3 km de longitud por 100 m de anchura. Antes de la guerra había sido utilizada por las fuerzas aéreas polacas como aeródromo de emergencia; sin embargo, ahora resultaba poco menos que inutilizable, a causa de la blandura del suelo, producida por la humedad.

El 15 de julio, el terreno estaba ya bastante seco, y se transmitió a Brindisi la señal convenida. Por entonces ya habían llegado más unidades alemanas a los pueblos vecinos; una de ellas quedó acantonada a sólo un kilómetro del campo de aterrizaje. Comoquiera que dicha unidad la formaban elementos de tierra de la Luftwaffe, lo más probable era que utilizasen la improvisada base aérea.

A los pocos días se posó en ella un bombardero alemán, pero se salió de la pista y se estrelló contra unos árboles, al final de la misma. En los días siguientes aterrizaron sin dificultad dos «Fieseler Storch», que continuaron haciéndolo durante los días siguientes.

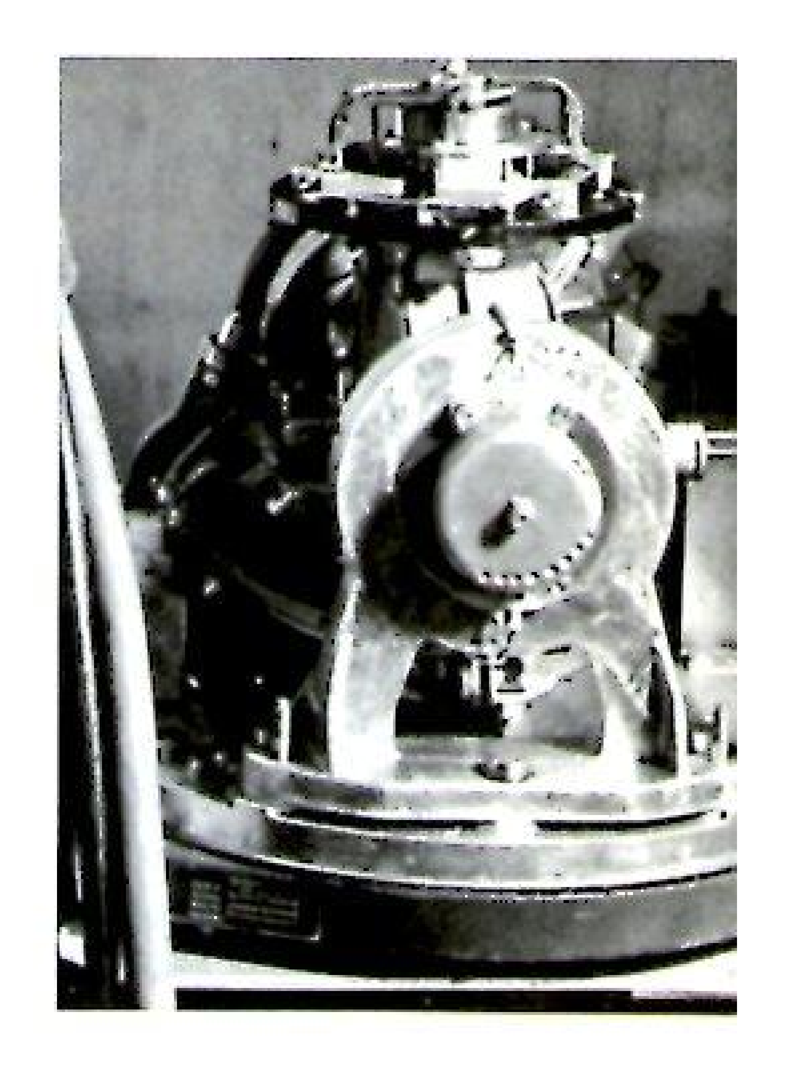
En la tarde del 26 de julio se recibió un mensaje de Brindisi, anunciando la salida del «Dakota», cuya llegada tendría lugar sobre la medianoche, en el campo próximo a Wal Ruda. Aquella misma tarde, y como de ordinario, aterrizaron los dos «Fieseler Storch», presentándose asimismo varios automóviles. Los guerrilleros polacos tomaron medidas por si era necesario recurrir a la fuerza, pero, poco antes de oscurecer, despegaron los dos aparatos alemanes, y los automóviles abandonaron el lugar.

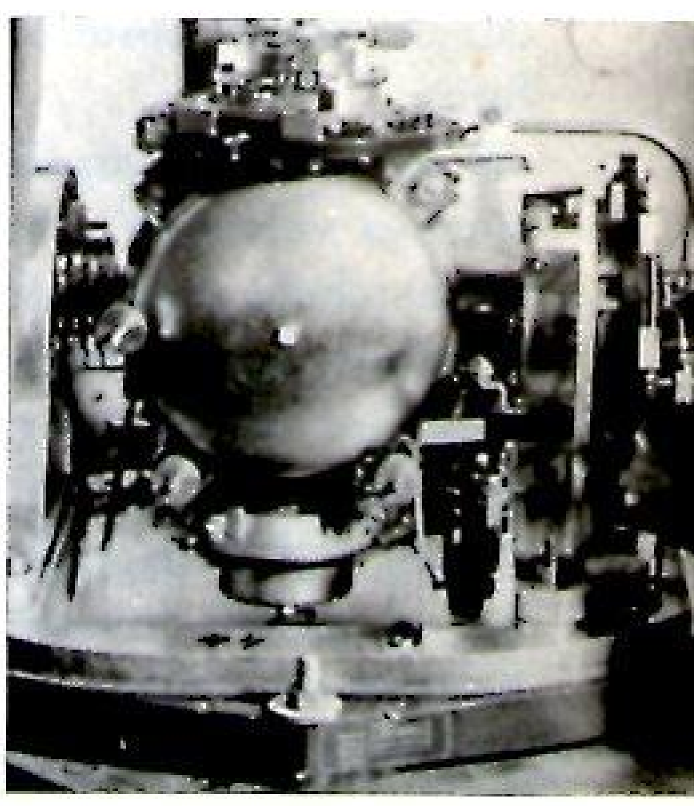
A las doce en punto de la noche aterrizó el «Dakota», en la zona delimitada por unas lámparas de petróleo.

Marek Celt, miembro de la sección polaca del SOE, que actuó como enlace entre Varsovia y Londres, y que formó parte de la tripulación del «Dakota» que se llevó a Polonia varias piezas de la «V-2» alemana resume así la aventura:

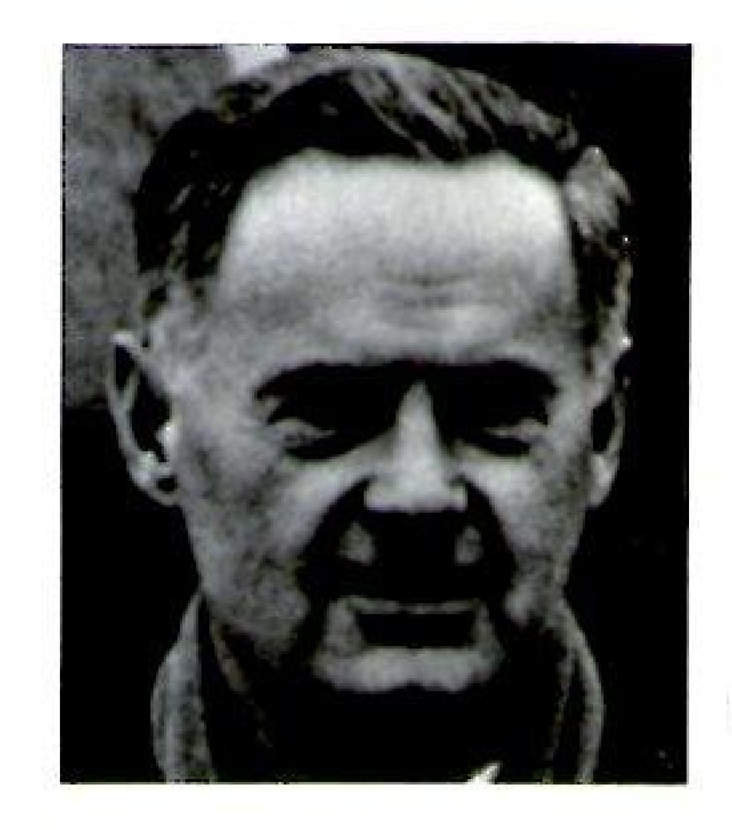
«El despegue del aparato fue verdaderamente dramático. Era la noche del 25 al 26 de julio de 1944, y nos hallábamos en un prado comprendido entre el Vístula y el Dunajec, no lejos de Tarnòw.

»La noche era tranquila, perturbada tan sólo por el lejano tronar de la artillería. El frente estaba a un centenar de kilómetros. Con el estruendo de los cañones se mezclaba el zumbido del motor de un avión que se acercaba; observamos una enorme sombra por encima de nuestras cabezas, y el «Dakota» trazó un

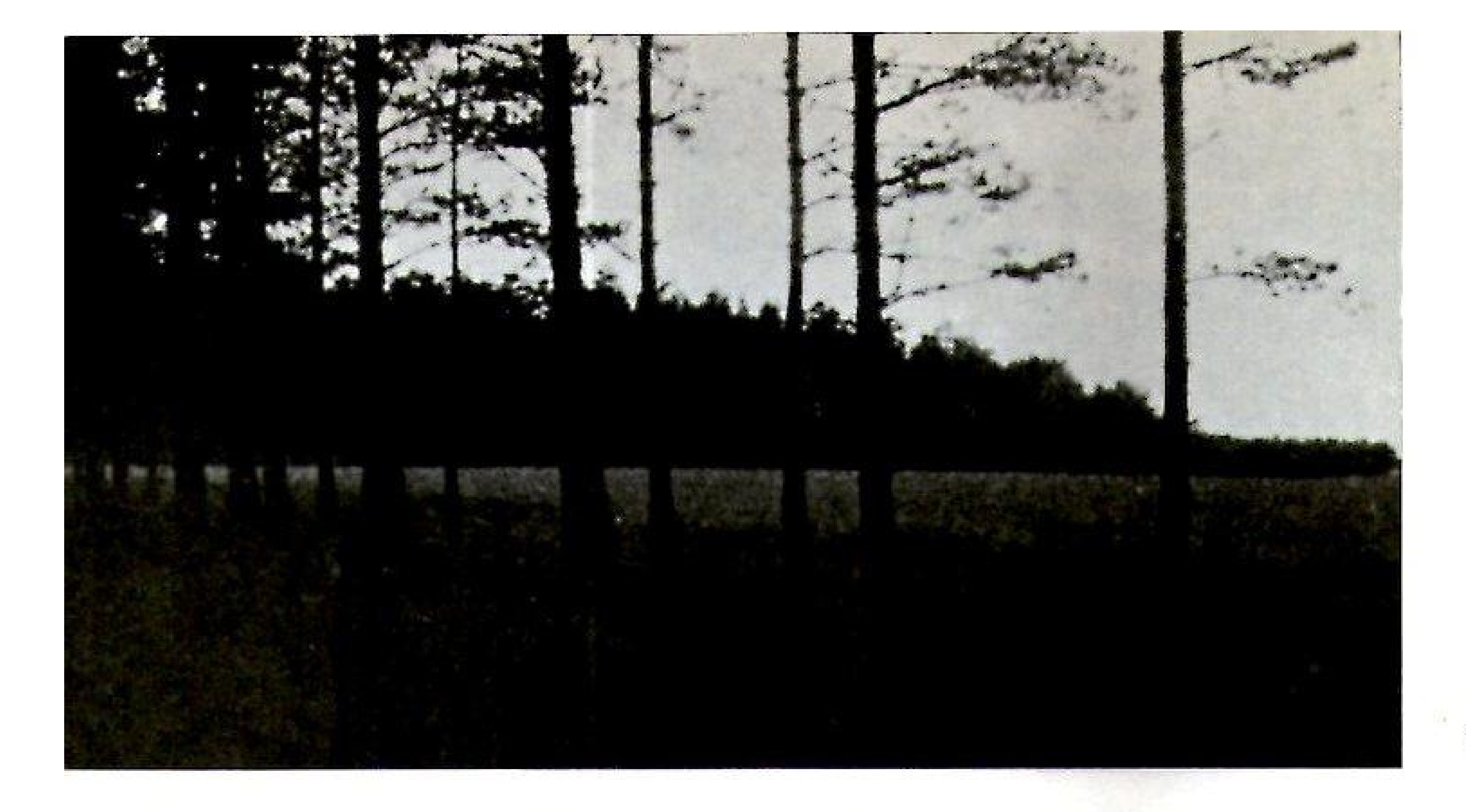




Piezas de la «V-2» examinadas por el profesor doctor ingeniero J. Groszkowski



Marek Celt, en 1968



El aeródromo cerca de Wal Ruda

círculo sobre nosotros. Entonces aterrizó, iluminando el campo con sus dos faros.

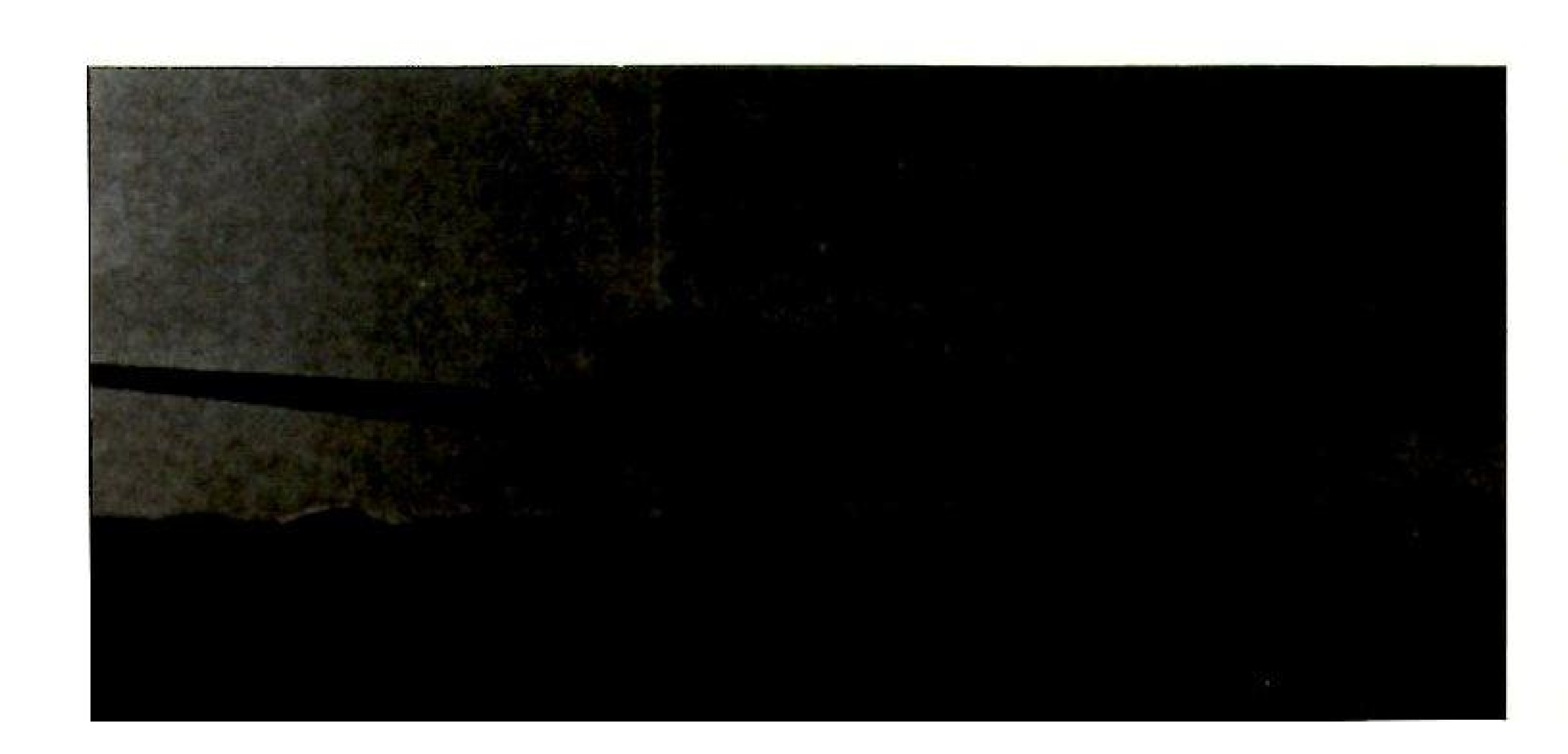
»El aparato fue cargado sin pérdida de tiempo. Después, subimos a bordo, y sus motores volvieron a rugir. Sin embargo, el avión no se movió. Al parecer algo no marchaba bien, y el piloto paró los motores, bajó a tierra y nos invitó a hacer lo mismo, junto con el equipaje.

»Una vez abajo, mis compañeros habían empezado a explorar el tren de aterrizaje del avión, y preguntaron al piloto si tal vez no se habrían atascado los frenos. Volvimos a bordo con la carga, y se realizó otra tentativa de despegue, con el mismo resultado negativo. La situación no podía ser más embarazosa. Bajamos de nuevo con los bultos, y comprobamos que las ruedas del avión estaban hundidas en el blando suelo.

»La tensión era espantosa. El campo aparecía iluminado por los faros del aparato, y el ruido de los motores, resonando en el bosque, debió de haberse oído desde Tarnòw. Los alemanes podían llegar de un momento a otro, pues no se encontraban muy lejos del prado que servía de campo de aterrizaje. Vuelta a bordo, y un tercer intento de despegue. Los motores rugieron con más potencia esta vez; la cola del aparato se levantó un poco, pero no sucedió nada. El avión se negaba a elevarse.

»La operación se repitió. Todos al suelo, con la preciosa carga. Esta vez, el piloto apagó los faros. Mientras tanto, las ruedas se habían hundido un poco más en tierra. Los tripulantes ingleses tomaron las medidas oportunas para incendiar el aparato.

»Es de suponer nuestra consternación. Habíamos derrochado mucho esfuerzo en organizarlo todo, esperando casi dos semanas la llegada del aparato – dos semanas de intensa zozobra –, y ahora todo parecía inútil. Yo tenía un saco lleno de valiosa correspondencia, que debía llevar a Londres lo antes posible; el equipaje de mis compañeros también era de gran importancia, pero yo ignoraba



Brindisi, 25 de julio de 1944. El «Dakota», a punto de despegar con rumbo a Polonia

el contenido. Estábamos como paralizados, cada uno con su pesado bulto de material informativo. Pero los colegas del Ejército nacional polaco no se dieron por vencidos; unos comenzaron a quitar la tierra junto a las ruedas, valiéndose de las manos, mientras otros se procuraron tablas de madera. Una vez sacada la tierra, se colocaron los maderos ante las ruedas, y subimos a bordo, en espera de que las cosas salieran bien. Roncaron los motores, y por fin comenzó a deslizarse el avión, cada vez con mayor rapidez, hasta que momentos después se elevaba en el aire.»

Dos días después el avión aterrizaba en un aeródromo londinense. Las piezas del cohete fueron minuciosamente examinadas, aunque no se encontraba la relación entre el sistema de dirección y el empuje del proyectil. No obstante, estaba claro que el vuelo del cohete no podía modificarse por emisión de ondas perturbadoras, pues el rumbo lo llevaba el giroscopio de proa, y no se podía interferir en él. Además, la velocidad superior al sonido, con que el proyectil se trasladaba hacia el blanco, no ofrecía ninguna posibilidad de atacarlo en vuelo.

El 3 de setiembre de 1944, a las 18 horas, se escuchó una fuerte detonación en el barrio londinense de Chiswick. Resultaron destruidas una veintena de casas, y numerosas personas muertas o gravemente heridas. No tardó en propagarse el rumor de que había estallado una gran conducción de gas; así se quiso explicar el primer impacto de una «V-2».

El 10 de noviembre de 1944, a las ocho semanas de haberse iniciado el bombardeo de Londres con las «V-2», Churchill manifestó ante el Parlamento que las poderosas detonaciones que durante las últimas semanas habían causado el derrumbamiento de grupos enteros de viviendas no se debían a explosiones de gas.

Londres, otoño de 1944. Después de la explosión de una «V-2»



Levantamiento en Varsovia

17 de enero de 1945. El Ejército Rojo marcha por las ruinas de Varsovia. Desde hace tres meses, apenas vive nadie en la destrozada capital. De sus 1,2 millones de habitantes, no queda casi ninguno que pueda salir al encuentro de sus libertadores. Durante dos meses, la ciudad fue el escenario de una de las más grandes y sangrientas batallas que un ejército clandestino haya librado jamás durante la Segunda Guerra Mundial.

Varsovia, 4 de octubre de 1939. Antes de que los generales polacos firmaran el documento de capitulación, ya se había organizado el movimiento de resistencia. Mientras los alemanes celebraban la victoria con imponentes desfiles, los delegados de los partidos políticos de la nación derrotada se reunían en la cámara acorazada de la Caja de Ahorros PKO, con objeto de sentar las bases de la resistencia.

En octubre de 1939 se constituyó en París un Gobierno polaco en el exilio, presidido por el general Wladyslaw Sikorski, que apoyaba el movimiento de

Varsovia, enero de 1945





Guerrilleros de la Armia Kraiowa

resistencia. A instancias del general Sikorski se denominó, a partir de febrero de 1942, Armia Kraiova (Ejército nacional), o más brevemente AK.
En ningún otro país ocupado por los alemanes se manifestó la resistencia de forma más acusada que en Polonia, donde las medidas de represión empleadas fueron de extremada dureza. Hans Frank, gobernador general de Polonia nombado por Hitler, declaró en 1940: «Si por cada siete polacos liquidados mandara fijar un aviso, no bastarían los bosques de Polonia para fabricar el papel para dichos avisos».
La central británica para la coordinación de los movimientos de resistencia en la Europa ocupada, la Special Operations Executive (SOE), ayudaba al Ejército nacional con armas y municiones.
A partir de 1942, los efectivos de este ejército clandestino aumentaron rápidamente en las amplias zonas boscosas de la Polonia oriental. El mando de esta organización estaba dispuesto a planear el levantamiento general polaco contra el ocupante alemán. El esquema de acción, bautizado con el nombre de operación «Burza» («Tempestad»), resultó modificado en diversas ocasiones, a raíz de las circunstancias. En líneas generales, se dispuso que la rebelión brotase al mismo tiempo en las diversas regiones del país.
A principios de enero de 1944, cuando las tropas soviéticas cruzaron por primera vez la frontera polaca desde 1939, se puso en marcha la operación «Tempestad».
Sin embargo, y pese a que los soldados del Ejército nacional ayudaron a las tropas soviéticas en su lucha contra los alemanes, fueron desarmados inmediatamente después del avance ruso, aun cuando los polacos contribuyeron a liberar varias ciudades de su nación.
El 24 de julio de 1944, las fuerzas del mariscal Konstantin Rokossovski tomaron la ciudad de Lublin; codo a codo con los soviéticos marchaba la división polaca del general Zygmunt Berling, fiel a Moscú. Con ella llegó a Polonia el primer órgano del mando comunista: en Lublin se instaló el Comité de Liberación Nacional polaco, que se oponía al Gobierno polaco en el exilio, en Londres, y sentaba las bases de un régimen comunista en Polonia.
La ofensiva del mariscal Rokossovski proseguía en dirección a Varsovia.



El general Michal Karaszewick-Tokarzewski, en setiembre de 1939. Fue el creador del movimiento de resistencia polaco



Fotografías de la página 447:
Arriba:
Ofensiva del Ejército Rojo en el verano de 1944.
Abajo:
En los últimos días de julio, el repliegue alemán llega hasta la periferia de Varsovia

Bando del gobernador de Varsovia, doctor Ludwig Fischer, por el que se recluta a 100.000 habitantes para trabajos de fortificación

Entre Berlín y Moscú, aquélla es la ciudad más importante de la llanura centroeuropea oriental. Gran parte de la urbe se halla situada a la izquierda del Vístula; en la ribera opuesta se levanta el barrio de Praga. El río tiene entre 800 y 900 m de ancho antes y después de pasar por Varsovia y sus márgenes son arenosas; al cruzar la ciudad, tiene una anchura de 350 m y una profundidad de 3 m. El valor estratégico de Varsovia radica en que las principales carreteras que van de Oeste a Este, y viceversa, cruzan el Vístula por la zona donde está situada la capital.

En los últimos días de julio de 1944, las tropas alemanas se replegaban sobre Varsovia. Nada recordaba en ellas a los vencedores que hacía cinco años efectuaran su entrada en la capital.

Se procedió a la evacuación de fábricas de importancia y depósitos militares; el personal civil alemán hizo las maletas sin perder un instante, y el doctor Ludwig Fischer, gobernador de la ciudad, también se apresuró a abandonarla.

Fischer regresó de improviso el 26 de julio y dispuso que los habitantes de Varsovia efectuasen trabajos de fortificación. El Alto Mando alemán había resuelto defender la capital polaca.

El general conde Tadeusz Komorowski, conocido por Bór, antiguo oficial austríaco y célebre jinete de competición, mandaba el Ejército nacional polaco desde julio de 1943. El y su Estado Mayor se habían instalado en Varsovia.

Se había interrumpido – al menos por el momento – el avance soviético sobre la capital. Los rusos cruzaron el Vístula a unos 100 km al sur de Varsovia, y organizaron una poderosa cabeza de puente junto a la localidad de Magnuszewo, sin que los alemanes se percataran de la maniobra.

Mientras tanto, el 3.er Cuerpo Acorazado soviético progresaba en dirección a Wolomin, a 15 km de Varsovia.

Con los blindados rusos a las puertas de la capital, Bór-Komorowski juzgó llegada la hora de entrar en acción.



El general conde Tadeusz Bór-Komorowski

«A mediados de julio de 1944 – informa el general Bór-Komorowski – , poderosos contingentes de fuerzas soviéticas al mando del mariscal Rokossovski se pusieron en movimiento hacia el curso medio del Vístula partiendo de la zona

de Kowel. Las tropas alemanas, batidas en dura lucha, se vieron obligadas a replegarse, y los rusos avanzaron hasta muy cerca de Varsovia, cruzando el Vístula por tres puntos: Pulawy, Deblin y Magnuszewo.

»Los alemanes no sólo habían sido derrotados en el centro del frente de batalla, sino en un trecho de 1.000 km, del Báltico a los Cárpatos. La superioridad rusa era abrumadora en el sector central del frente, en la zona de Varsovia. Disponían de más de 160 grandes unidades de combate, a las que nada más se enfrentaban 16 divisiones alemanas, de muy escasa capacidad combativa. Aun cuando los alemanes reforzaron algunas unidades hacia finales de julio –la División Acorazada Hermann Goering llegó procedente de Italia–, no fue suficiente para alterar la delicada situación.

»Así marchaban las cosas en el sector central del frente, cuando ordené el comienzo de la batalla de Varsovia, con objeto de liberar la ciudad por nuestro propio esfuerzo.»

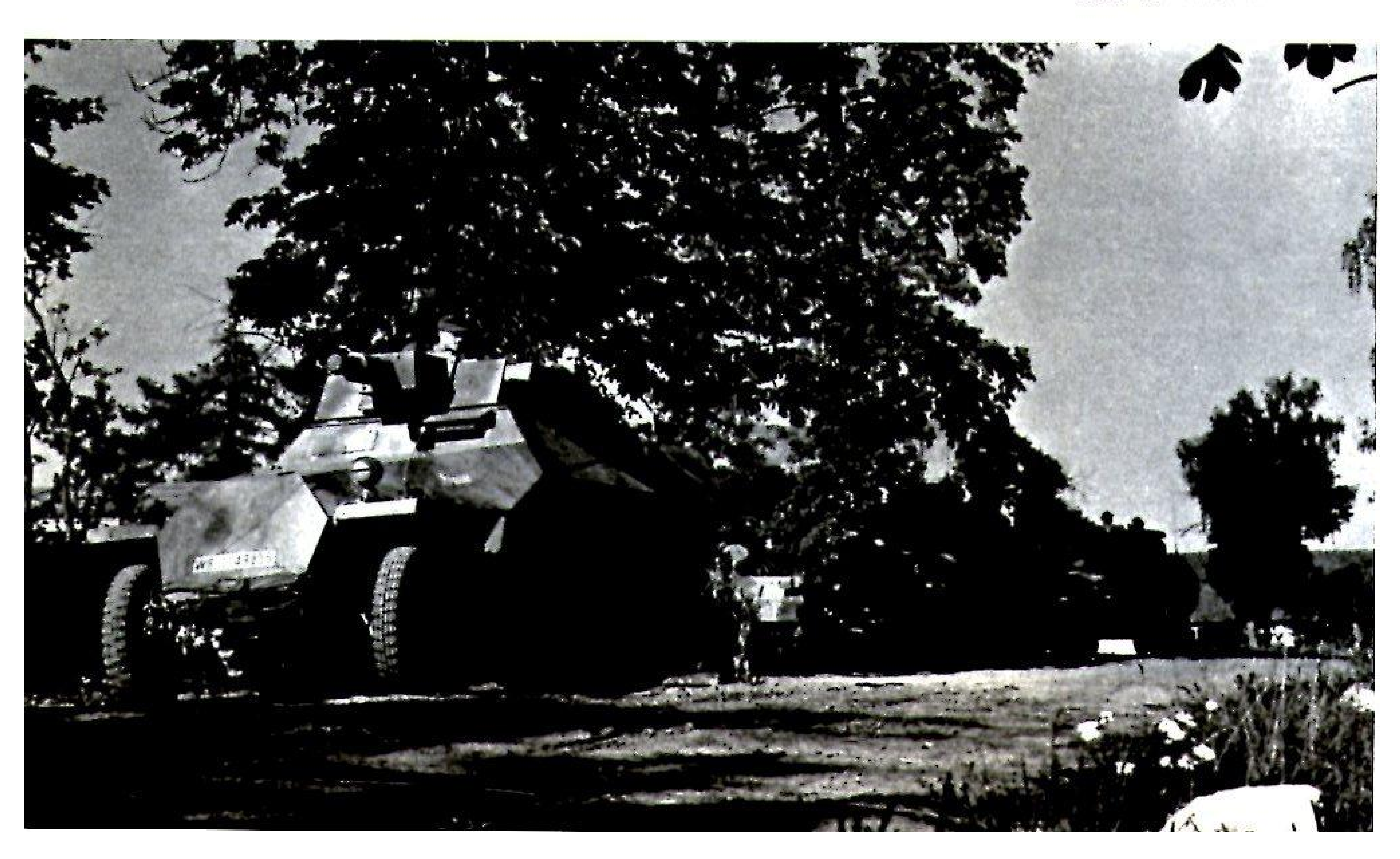
A causa de la hora de cierre de los cafés, la orden de Bór-Komorowski sólo podía transmitirse en la madrugada del 1 de agosto..., unas diez horas antes de la convenida. Más de la mitad de los elementos del Ejército nacional polaco no la recibieron, ya que debía ser comunicada individualmente.

Los confidentes habían alertado a la policía de seguridad, y en la mañana del 1 de agosto se enviaron patrullas adicionales, mientras que los vehículos blindados se apostaban en torno al aeropuerto de Bielany. En una palabra, los alemanes procedieron a reforzar los puntos estratégicos de la capital. Los polacos no disponían de tiempo para efectuar un reconocimiento de las zonas fuertes del enemigo, en busca de un sitio débil por donde atacar; por otra parte, la situación no estaba del todo despejada, pues, una semana antes, el Mando del Ejército nacional resolvió que no habría levantamiento en la ciudad.

Y ahora, la movilización ordenada en tan breve plazo, y la confusión desatada, hicieron que en varios puntos se librasen encuentros callejeros desde las 14 horas.

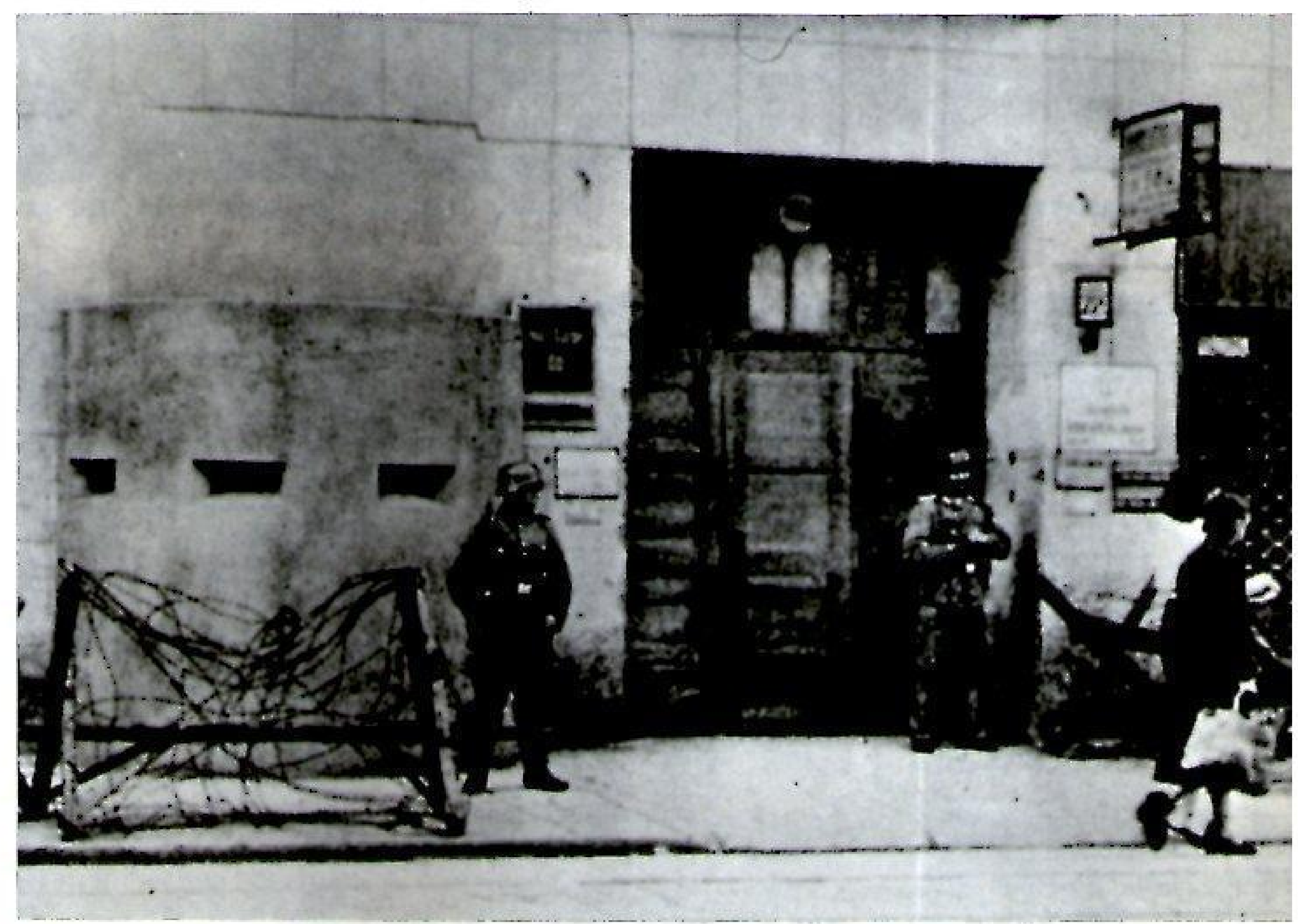
El general Bór-Komorowski solicitó de Londres el envío de la brigada de paracaidistas polaca; sin embargo, Varsovia se hallaba fuera del radio de acción de los aviones de transporte y, por otra parte, tampoco se contaba con la apropiada zona de lanzamiento.

Vehículos blindados alemanes protegen el aeródromo de Bielany, cerca de Varsovia

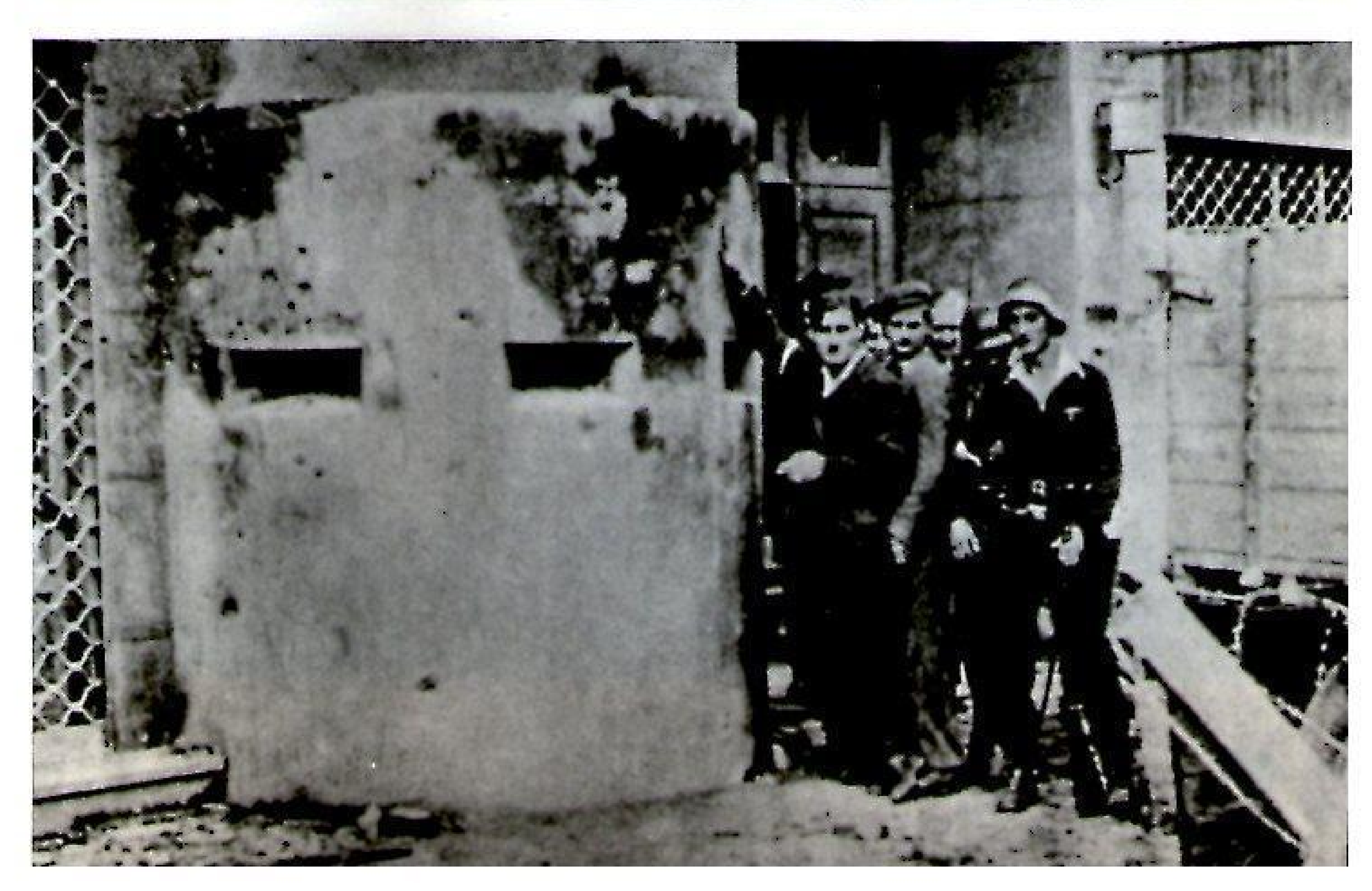


Tarde del 1 de agosto de 1944. Avenida Jerozolimska





La llamada «Nordwache» de la Policía Militar alemana en la calle Chlodna, uno de los centros mejor defendidos

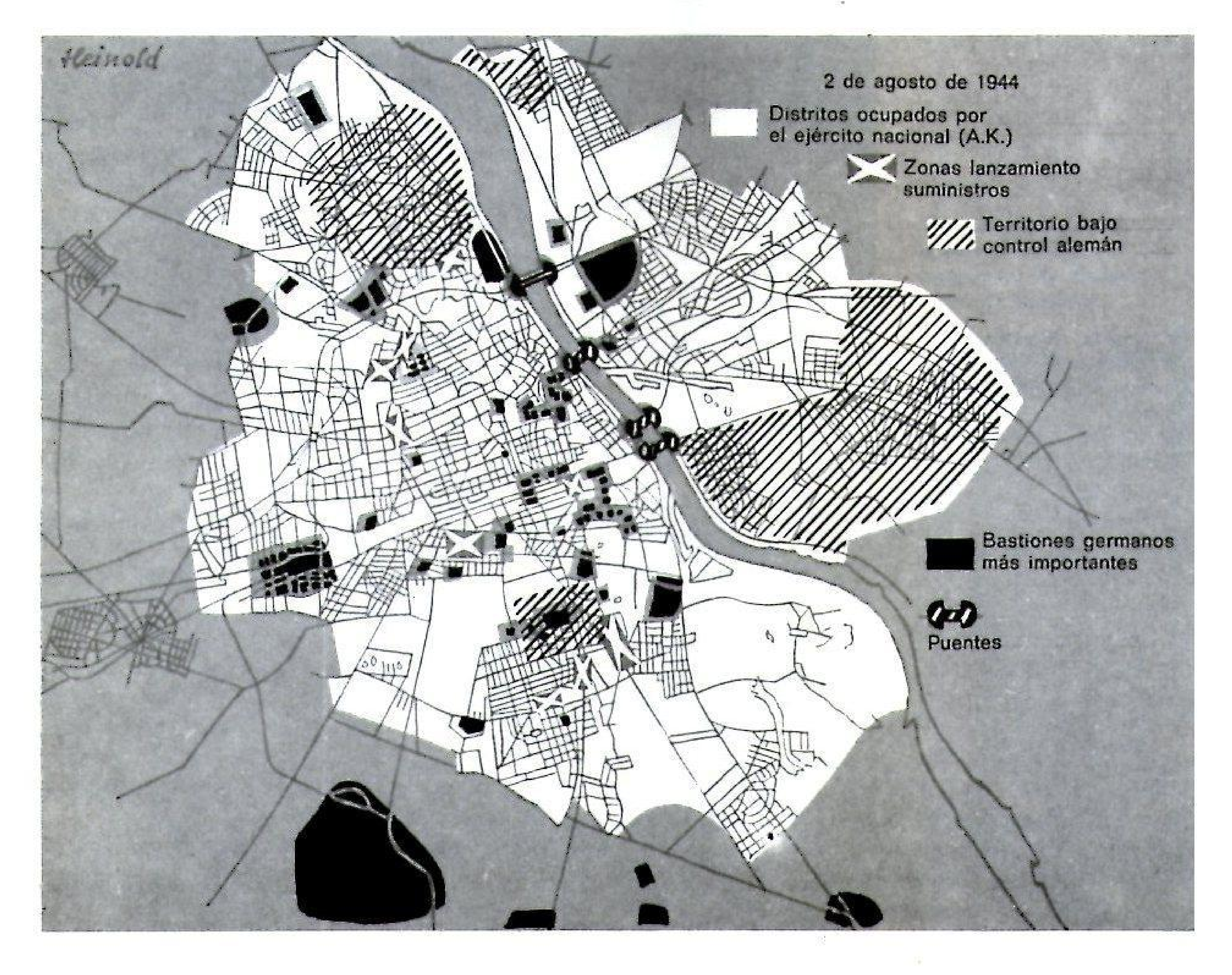


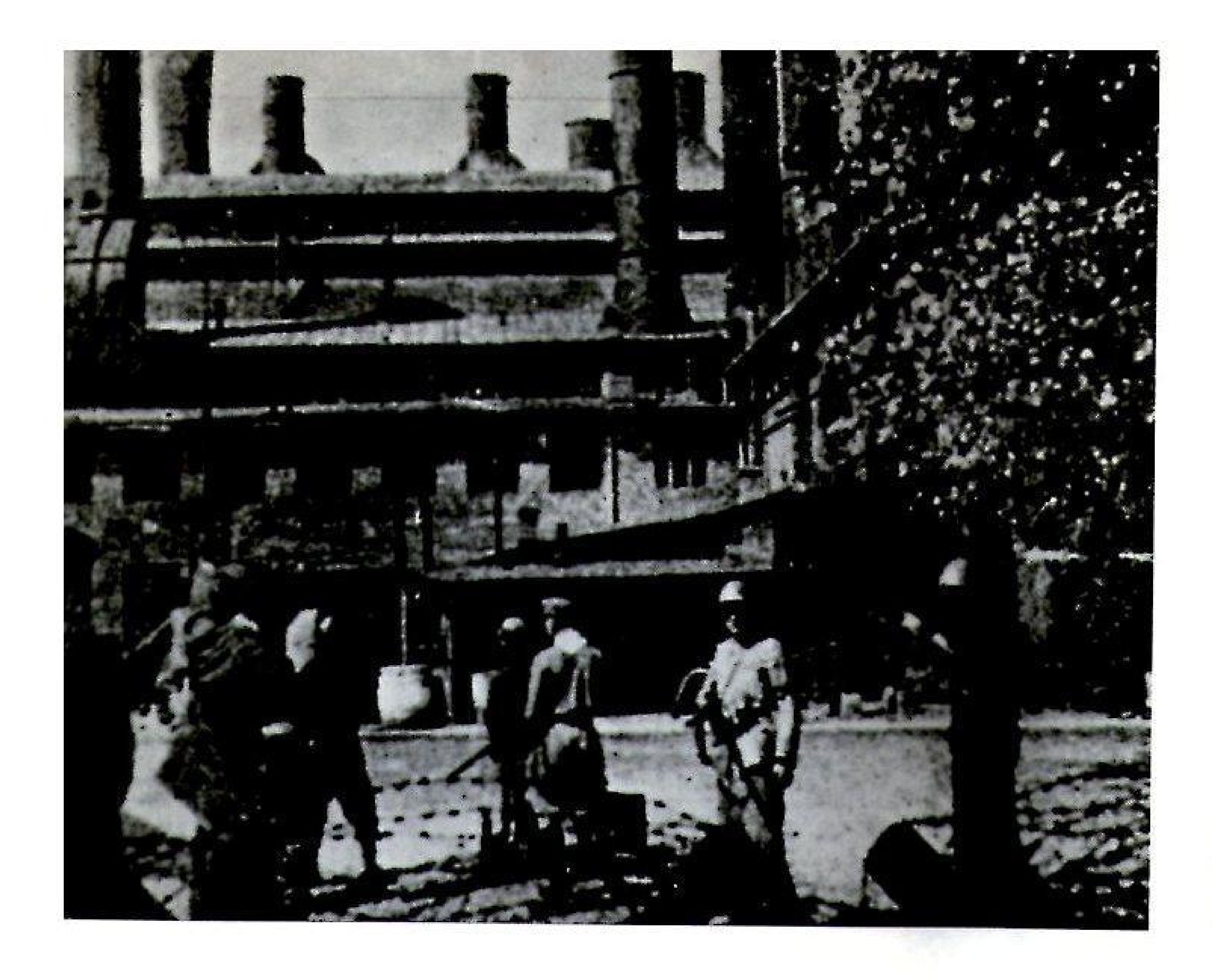
La «Nordwache», tras su ocupación por los guerrilleros

A últimos de julio de 1944, el teniente general de la Luftwaffe, Rainer Stahel, fue nombrado comandante militar de la plaza de Varsovia. La guarnición a su mando no disponía de reservas ni de tropas de choque capaces de sofocar un levantamiento.
El 1 de agosto de 1944, había en Varsovia un total de 13.000 combatientes alemanes, entre unidades de policía, las SS, tropas de vigilancia en los puentes, soldados de la Escuela de Armamento, personal de artillería antiaérea, de tierra en las bases aéreas, y grupos de transmisiones. Esta era la situación cuando se inició el levantamiento a las 17 horas.
El número de los atacantes polacos casi doblaba el de la guarnición alemana –más de 25.000 guerrilleros contra unos 13.000 alemanes–, pero sólo la décima parte de los polacos estaba hasta cierto punto armada. El resto constituían una especie de reserva sin armas de fuego, que se lanzaban al combate provistos de barras de hierro, palos, piedras, botellas incendiarias, o simplemente a brazo partido.
En algunas zonas del centro de la ciudad, los amotinados barrieron los puntos débiles alemanes durante las primeras cuarenta y ocho horas.
Se tomó un gran depósito de abastecimiento, de donde salía la vestimenta de camuflaje de las SS; los guerrilleros se uniformaron con ella, de modo que, con frecuencia, éstos se distinguían de sus enemigos por un brazal con los colores nacionales polacos, blanco y encarnado.
El ataque al distrito oficial, en torno a la plaza Sajona, defendido por nutridos contingentes alemanes, terminó en un rotundo fracaso; lo mismo sucedió con

Fotografías de la página 451: Arriba: Tarde del 1 de agosto de 1944. El puente Kierbedzia durante la lucha por la cabeza de puente cerca de las ruinas del palacio, visto desde Praga. Abajo: La brigada de asalto de las SS «Rona», al mando del general SS M. Kaminski, camino de Varsovia

Varsovia, 2 de octubre de 1944





2 de agosto de 1944. La central eléctrica de Varsovia, ocupada por los guerrilleros

los cuarteles de la policía y los centros de la Gestapo en la avenida de Schucha.
Partiendo de las ruinas del Palacio Real, un batallón debía apoderarse del puente de Kierbedzia, mientras desde el barrio de Praga, otras fuerzas del Ejército nacional tratarían de llegar al puente por el lado contrario. Sin embargo, los defensores alemanes rechazaron con éxito el asalto al puente.
Los guerrilleros polacos también fueron rechazados en su tentativa de dominar el puente Poniatowski, de gran importancia, en especial para el distrito de Praga; en este lugar, los alemanes tenían emplazadas potentes baterías de cañones.
Todos los puentes se hallaban firmemente en poder de los alemanes, de modo que no había conexión entre los amotinados de una zona y otra de Varsovia, separadas por el río.
Los elementos del Ejército nacional polaco sólo dominaban el centro urbano, que por cierto no era un buen punto de partida para iniciar nuevas ofensivas; las estaciones, los puentes y los aeródromos continuaban en poder de los alemanes, con inclusión de algunos puntos del centro de la plaza.
El *Reichsführer* de las SS, Himmler, fue informado de la situación en Varsovia, una hora después del levantamiento, y ordenó que salieran de Posen, con dirección a la capital, unidades de policía y de la reserva, a las órdenes del teniente general Heinz Reinefarth; de Lyck partió un regimiento de las SS mandado por el doctor Oskar Dirlewanger, unidad compuesta por tipos de baja ralea; de Tschenstochau partió la no menos temida brigada de choque de las SS, del general Mieczyslaw Kaminski, unidad formada por desertores rusos; en total unos 7.000 hombres.
En la tarde del 1 de agosto, durante la noche del mismo día, y al siguiente, 2 de agosto, Varsovia se llenó de barricadas. Al principio se trataba de endebles obstáculos anticarro, como zanjas en las calles, pero luego se juntaron adoquines, automóviles y camiones volcados, cubos de basura y muebles viejos.
Los sublevados se apoderaron de la central eléctrica en la madrugada del 2 de agosto. Fue uno de sus más destacados triunfos, puesto que la población civil y las fábricas donde se construían y reparaban las armas recibían de dicha central la energía eléctrica.



General de brigada de las SS, Mieczyslaw Kaminski



Sellos de correos emitidos por los guerrilleros polacos



Cartel de la resistencia: «Cada bala, un alemán».

En la misma jornada se tomaron un rascacielos y la central de Correos, en la plaza de Napoleón.

Como quiera que el mando del Ejército nacional no había proporcionado a los grupos de combate los adecuados medios de comunicación, hubo que recurrir a los niños como enlaces entre el Cuartel General y las líneas avanzadas, siempre bajo un fuego constante.

Se estabilizó la situación en el centro de la ciudad. En la retaguardia seguían funcionando los hospitales, puestos de socorro, restaurantes, hogares del soldado, teatros, cines, imprentas y el servicio postal; incluso se emitieron varios nuevos sellos. También aparecieron durante el levantamiento casi cuarenta periódicos y revistas; los comercios tenían las puertas abiertas.

El 4 de agosto llegaron al distrito de Wola, en la zona occidental de la ciudad, las tropas de refuerzo enviadas por orden de Himmler: las compañías de policía y de la reserva, de Posen; el general Kaminski, con su brigada de choque, y el regimiento de las SS Dirlewanger, en el que había un batallón, el Bergmann, cuyos hombres, oriundos del Asia Central, hacían gala de una crueldad sin límites.



Heinz Reinefarth (centro), general de división de las SS, en su puesto de mando en Wola, a primeros de agosto de 1944

La orden de Himmler era terminante: «Liquidar a todos los habitantes de Varsovia. No habrá prisioneros. La ciudad debe quedar totalmente arrasada».
En la mañana del 5 de agosto, Reinefarth se hallaba en su puesto de mando. Había comenzado el ataque.
La zona del cementerio del barrio de Wola, y el distrito judío, no lejos de allí, ya completamente destruido, fueron defendidos con tesón por las tropas de élite polacas *Kedyw*. Hasta el último momento confiaron en la llegada de fuerzas paracaidistas de la Gran Bretaña.
Los alemanes obligaron a los habitantes del barrio de Wola a abandonar sus casas; millares de personas se congregaron en las calles. Mientras se pegaba fuego a los edificios, la gente fue reunida en jardines y patios, donde sin discriminación alguna –hombres, mujeres, niños, ancianos y jóvenes– se les ponía junto a una pared, y varias ametralladoras empezaban a disparar hasta que ya no se movía nadie. Luego se apilaban los cadáveres, les echaban gasolina y les pegaban fuego.
Las atrocidades del 5 de agosto hicieron que los polacos se dispusieran a pelear hasta el último aliento.
Mientras las fuerzas que combatían en primera línea andaban escasas de material, las unidades que se enfrentaban con los guerrilleros de la capital disponían de armas nuevas, magníficas, entre ellas: el «Goliat», diminuto carro de 67 cm de altura, teledirigido, con una carga explosiva de 90 kg, empleado en la destrucción de barricadas, casas y refugios de los sublevados; el último modelo del carro de combate «Panzer IV»; el carro pesado «Pantera», de 45 toneladas; carros «Tigre», los mejores en servicio; la carga contracarro «Elefante»; los nuevos carros de asalto; varios tipos de vehículos blindados; el famoso cañón antiaéreo de 8,8 cm, además de lanzacohetes montados sobre vehículos oruga. Estos proyectiles se disparaban desde su embalaje; contenían material explosivo

Fotografías de la página 454: Arriba: 2 de agosto de 1944. Calle Wolska. La población del distrito de Wola, camino del lugar de ejecución. Abajo: El mortero de 61 cm «Karl», en posición de disparo



El «Goliat», pequeño carro teledirigido



Guerrilleros polacos con bombas antitanque inglesas «Piat»



Botellas incendiarias utilizadas en la lucha con los carros de combate

e incendiario. Una andanada de los mismos provocaba la caída de un gran edificio, merced al afecto de la poderosa onda expansiva. También se empleó el mortero «Karl», del calibre 61,5 cm, que con su granada de 2.200 kg intervino por vez primera en la destrucción de la fortaleza de Sebastopol.

Por parte polaca, el arma más efectiva y utilizada fue la botella incendiaria, de gran éxito contra los vehículos blindados alemanes. La preparación de las mismas resulta muy sencilla: una botella con gasolina o fuel-oil, unas cucharadas de ácido sulfúrico, y una pequeña cantidad de clorato potásico pegada a la botella mediante tiras de papel. En el momento en que se rompe la botella, se incendia el líquido al mezclarse con el clorato potásico.

Con ballestas de automóvil se prepararon hondas con que lanzar las botellas, y las mangas de riego se utilizaron como lanzallamas.

Otra arma de los rebeldes fue la granada de fabricación casera. Los obuses no estallados de las piezas alemanas de grueso calibre facilitaban pólvora en gran cantidad. Se introducía la pólvora en grandes cajas de betún, se colocaba una espoleta, y las granadas quedaban listas. Los polacos bautizaron a esta arma con el nombre de «Sidolki».

Fusiles ametralladores, metralletas y granadas perforadoras de blindaje, llamadas PIAT, suministradas por los aliados occidentales y arrojados en paracaídas sobre Varsovia, ayudaron a los guerrilleros en su lucha.

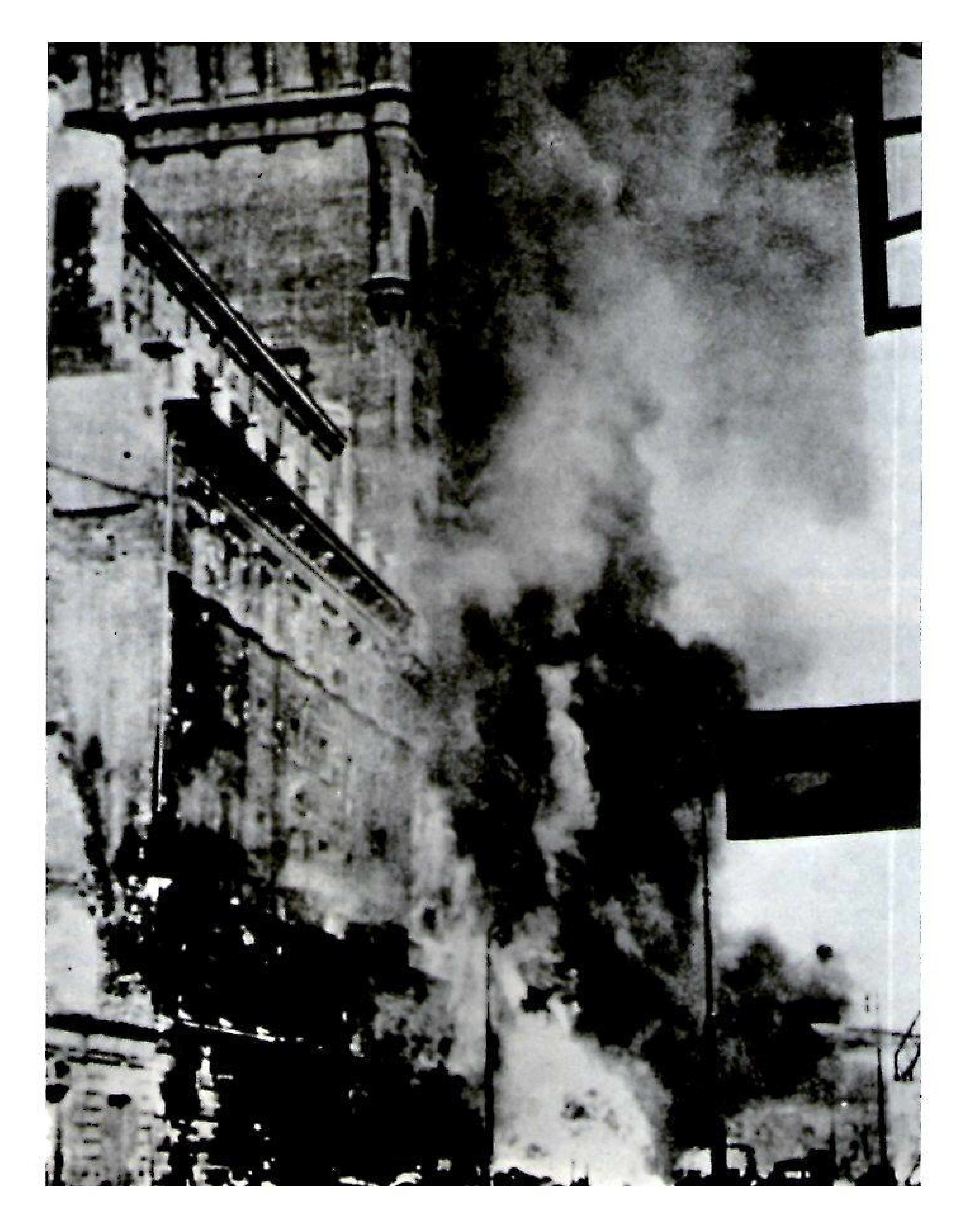
Los aviones emprendían el arriesgado vuelo hacia Varsovia, despegando de la Gran Bretaña y del sur de Italia. En su mayoría iban pilotados por polacos oriundos de la capital, que lanzaban los contenedores, en vuelo rasante, sobre los distritos ocupados por los rebeldes. En estas incursiones las pérdidas fueron en extremo elevadas, puesto que los aviones dañados no tenían permiso para efectuar aterrizajes de emergencia en los aeródromos tomados ya por los rusos.

Hacia mediados de agosto, y después de tres semanas de intensa lucha, el Ejército nacional consiguió dos de sus grandes victorias.

El edificio de la central telefónica de Varsovia PAST-a era uno de los principales reductos alemanes en el centro de la ciudad.

Los defensores de este macizo edificio de hormigón, de ocho pisos – siete oficiales y 157 soldados, entre los que se contaban auxiliares ucranianos dotados con ametralladoras y un cañón contracarro –, tenían bajo fuego continuo las calles adyacentes.

Tras cortar el suministro de agua y de electricidad, así como los cables telefónicos, 250 polacos se dispusieron al asalto en la noche del 19 al 20 de agosto, valiéndose de escalas y de cargas explosivas; el combate se prolongó por espacio de varias horas, y se desarrolló habitación por habitación.
En cuanto los polacos volaron la entrada principal, montaron una bomba para rociar de gasolina la planta superior. Se declaró el incendio, y los alemanes se apresusaron a izar la bandera blanca. A las diez de la mañana – el edificio llevaba dos horas ardiendo – reinó al fin la calma.
Los polacos apresaron a un soldado alemán que trataba de huir; éste les informó que sus compañeros se habían trasladado a los sótanos para continuar resistiendo, antes de que brotase el fuego en la planta superior. Los hombres del Ejército nacional rompieron las ventanas del sótano y arrojaron por ellas granadas de mano, dirigiendo asimismo hacia ellas el fuego de sus rústicos lanzallamas.
A las cinco de la tarde cesó la resistencia alemana, entregándose 125 soldados. Los polacos fusilaron inmediatamente a los elementos de las SS, policía y auxiliares ucranianos, haciendo prisioneros a los soldados de la Wehrmacht.
Pocos días más tarde, la jefatura superior de policía, el edificio del antiguo Ministerio del Interior y la iglesia de la Santa Cruz, contigua al mismo, fueron



El edificio de la Telefónica de Varsovia, en la calle Zielna



El oficial de las SS a cargo de la defensa de la central telefónica



Lucha en torno a la iglesia de la Santa Cruz, cerca de la jefatura de Policía



Tropas alemanas en la parte antigua de la ciudad

atacados por una tropa de 200 a 300 polacos. Los citados reductos fueron defendidos por un total de 160 alemanes bien pertrechados.
Los defensores del segundo edificio se refugiaron en el templo, una vez que los rebeldes volaron la puerta principal. Los polacos irrumpieron en la iglesia, donde se entabló una lucha feroz. Poco después cesaba la resistencia, y parte de los defensores alemanes se refugiaron en el campanario. Los guerrilleros reforzaron con barricadas la entrada de la iglesia, pues esperaban el contraataque de los alemanes, que dominaban los edificios de la Universidad, situados frente al templo. En realidad, éste no tardó en incendiarse a causa de los disparos alemanes. Tras varias horas de lucha, los amotinados tomaron el edificio del antiguo Ministerio del Interior. Una parte de los defensores alemanes logró trasladarse a la Universidad, pero varias docenas de ellos cayeron prisioneros. Los polacos se apoderaron de gran cantidad de armas y municiones.
Con el apoyo de carros pesados «Goliat» y de aviones «Stuka», las unidades alemanas iban dominando una calle tras otra.
Los elementos de la brigada de choque SS al mando de Kaminski saqueaban y asesinaban a mansalva, abriéndose paso hasta la avenida de Jerozolimska, aunque sin lograr ningún éxito de importancia.
Un poco más al sur, una compañía del regimiento Dirlewanger se abrió paso hasta la plaza Sajona, donde en el palacio Brühl quedó aislado el comandante de la Wehrmacht en Varsovia, teniente general Rainer Stahel.
El *obergruppenführer* de las SS, general Erich von dem Bach-Zelewski, jefe de las unidades especiales contra los guerrilleros, se hizo cargo del mando de las fuerzas alemanas en Varsovia el 5 de agosto, por orden de Himmler. Una de sus primeras medidas fue lanzar octavillas dando un ultimátum a los moradores de Varsovia: todos debían salir de la ciudad, que iba a ser arrasada. Los que no la abandonasen a tiempo perecerían entre las ruinas.
El 11 de agosto comenzó el gran ataque alemán contra la parte antigua de Varsovia. Se empleó lo mejor de la técnica bélica moderna en el intento de aniquilar a los defensores que defendían el casco antiguo de la ciudad. Fracasó el primer intento; el 15 de agosto se hizo una breve pausa, mas no tardó en reanudarse el ataque, y desde tres puntos a la vez.

Dirigía la operación el teniente general Reinefarth:
«Cuando me encomendaron la misión de sofocar la rebelión en Varsovia, llevaba aneja la orden de efectuarla en un plazo de cuarenta y ocho horas.
»Apenas llegado a la ciudad, me percaté de que tal cosa resultaba imposible. No se trataba de focos de sedición dispersos, sino de un levantamiento general; la población entera se hallaba dispuesta a la lucha, así que se imponía cambiar de táctica. Para empezar, era primordial dividir la ciudad en dos sectores, es decir, limpiar una o dos calles a través de la plaza hasta los puentes sobre el Vístula. Esto pondría en dificultades al Mando Central polaco y, por otra parte, restablecería la continuidad del abastecimiento con las tropas que luchaban en el frente de batalla. La cuestión a resolver era con qué medios se llevaría a término la pelea en el casco urbano de una población. Los que antaño se emplearon con éxito resonante, nuestros carros de combate, por ejemplo, resultaban poco eficaces, por decir inútiles, en las luchas callejeras. Los polacos atacaban a los carros con "cócteles Molotov" y, al incendiarse, la dotación no podía abandonarlos. Además, por ser muy anchos no podían maniobrar en las calles, obstaculizadas por las ruinas. Había que recurrir a otros sistemas de lucha.
»La artillería y los "Stuka" preparaban el terreno antes de iniciarse el ataque; luego actuaba la Infantería, provista de lanzallamas. Se luchaba edificio por edificio y piso por piso, hasta el punto de que en muchos de éstos no se sabía quién dominaba los contiguos. La lucha se endurecía por momentos, pues ambos bandos ajustaban sus métodos de combate.



Marcado de los prisioneros ucranianos





El general de división de las SS, Heinz Reinefarth

»Poco a poco se mostraron los polacos como hábiles estrategas. Dejaban avanzar a nuestros hombres por ambos flancos –marchaban pegados a las casas–, sin oponer resistencia al principio, y de repente surgía nuestro más temible enemigo: los tiradores. Las fuerzas en retirada informaban que la mayor parte de sus camaradas muertos lo habían sido por los disparos de esos tiradores. Pero la situación también quedaba superada en breve.»

Fotografías de la página 461: Arriba: Lanzacohetes que se disparan desde el embalaje. Abajo: La calle Powoskowska, en el distrito del cementerio de Varsovia, tomada por los alemanes

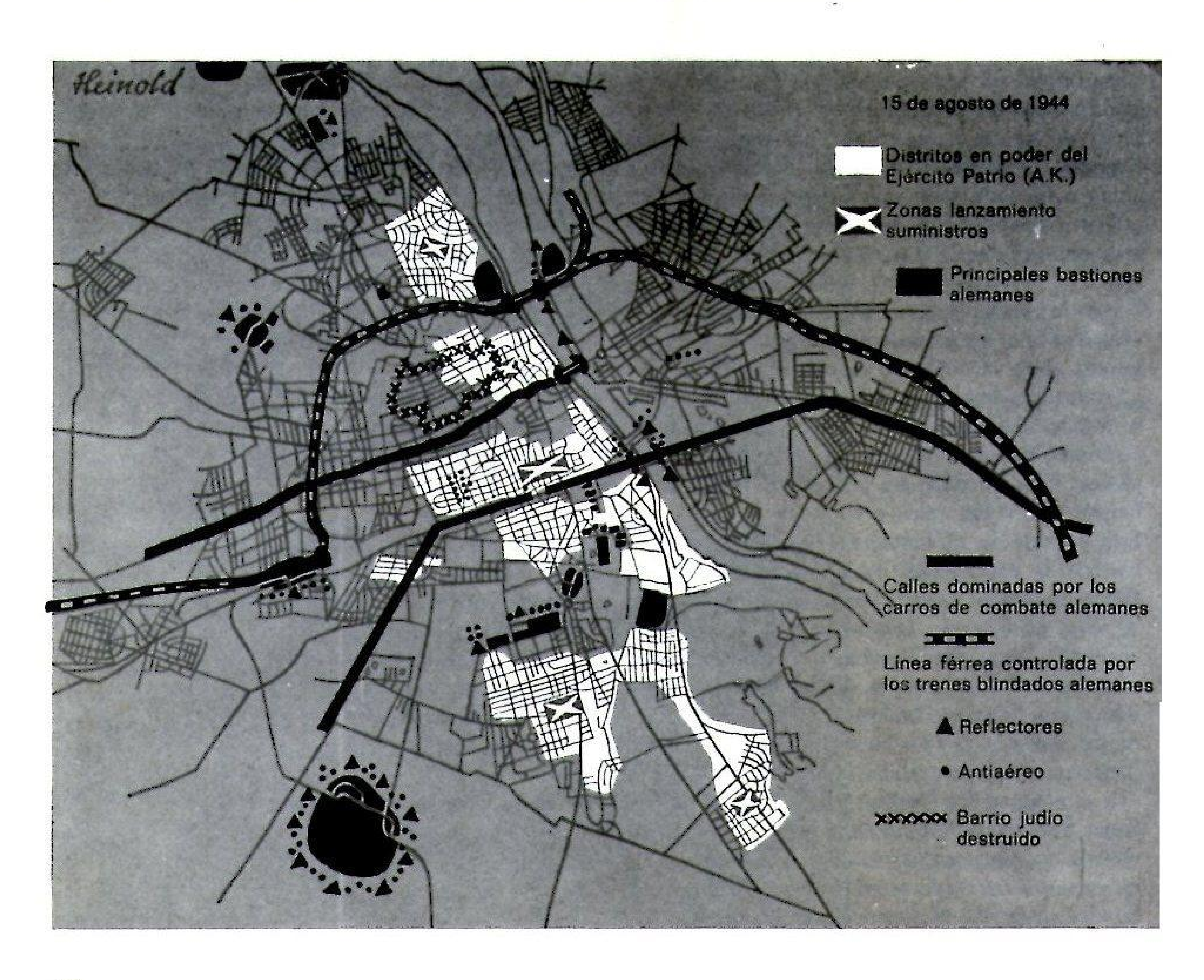
El ataque de las tropas de Reinefarth contra el casco antiguo de Varsovia se prolongó durante dos semanas. Los bombardeos aéreos y artilleros provocaron numerosos incendios, de los que no escapó ni una sola calle. Los sótanos de la parte vieja albergaban a numerosos fugitivos del distrito de Wola, que trataron de evitar ser fusilados. Tras cuatro semanas de lucha, el mando alemán consideró como tropas regulares a los soldados del Ejército nacional polaco, a pesar de lo cual algunas unidades alemanas ejecutaban a los prisioneros.

El 26 de agosto, las fuerzas de Reinefarth se apoderaron de los primeros edificios importantes de la parte antigua de la ciudad; las ruinas de la catedral cambiaron de mano en varias ocasiones. Poco después, los alemanes lograron abrirse paso hasta el mercado viejo.

El 1 de setiembre se inició la última concentración para el ataque general. Desde las siete de la mañana hasta las dos de la tarde, se producía un intenso bombardeo cada veinte minutos.

El casco antiguo era un informe montón de escombros. Entre ellos, más de cien

Varsovia, 15 de agosto de 1944



La calle Piwna, tras la capitulación de la parte antigua de la ciudad

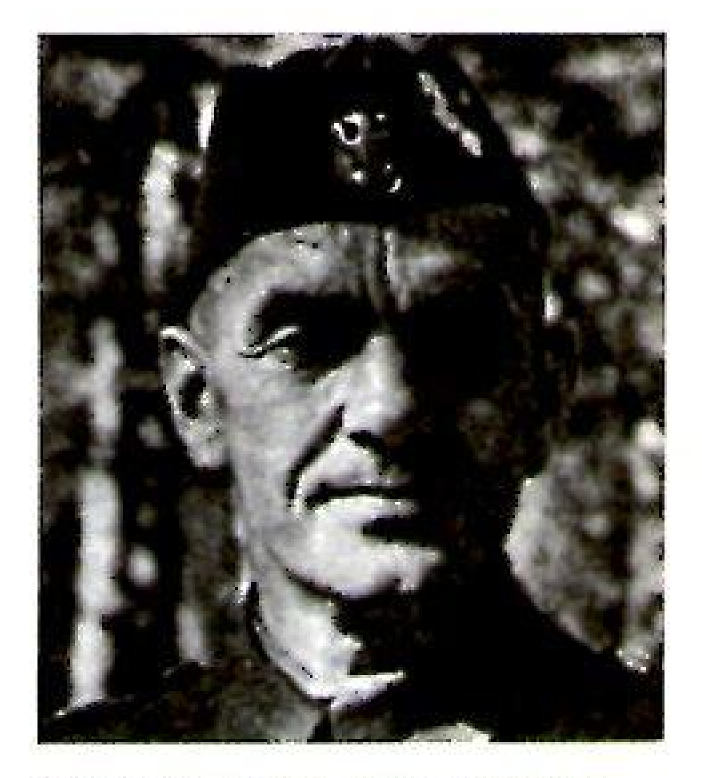
mil habitantes del mismo padecían hambre y sed. Las conducciones de agua se hallaban fuera de servicio, y casi todos los soldados del Ejército nacional estaban heridos.



El coronel Karol Ziemski-Wachnowski, defensor del casco antiguo

El coronel Karol Ziemski-Wachnowski, que mandaba entonces las fuerzas del Ejército nacional, recuerda:
«El 1 de setiembre ordené la retirada sobre el centro de la ciudad por las alcantarillas que desde la plaza Krasinski llevaban al centro. En las últimas jornadas de la defensa de la parte antigua, nuestros hombres lucharon en pésimas condiciones. Los hospitales estaban repletos; había gran escasez de alimentos y vendajes. Debo señalar que los miembros de nuestras fuerzas lucharon con gran valentía hasta el último momento. Gracias a tan porfiada resisten-

cia, el levantamiento de Varsovia duró sesenta y tres días. Me siento orgulloso de haber tenido a mi mando combatientes de tal valía; hombres, mujeres, exploradores y muchachos, todos lucharon con entusiasmo por la libertad de su ciudad natal y de su país.
»Es, pues, mérito de todos que el casco antiguo resistiera durante tanto tiempo las embestidas del adversario.»



General Zygmunt Berling, en 1944

Al entrar las tropas alemanas en la parte vieja de la ciudad, encontraron a más de 45.000 paisanos, y aproximadamente igual número de cadáveres.
La situación de los amotinados se hacía cada vez más desesperante. El Mando del Ejército nacional consideró la necesidad de la rendición y, cuando el general Bór-Komorowski se disponía a negociarla, se escuchó de pronto, al otro lado del Vístula, el estampido de la artillería soviética. Bór-Komorowski cambió de idea, dirigiéndose al mariscal Rokossovski en solicitud de apoyo. El ruso no contestó de momento, pero, desde el 14 de setiembre, la Aviación roja lanzó sobre Varsovia, cada noche, gran cantidad de armas, municiones y víveres.
El 13 de setiembre los alemanes volaron los puentes sobre el Vístula; al día siguiente, las tropas de Rokossovski, entre las que figuraban unidades polacas, conquistaron el barrio de Praga y toda la margen oriental del Vístula. Sólo les separaban unos 350 m de los amotinados de la capital.



Mariscal Konstantin Rokosovski

El general Zygmunt Berling, jefe de las tropas polacas en el citado barrio de Praga, ordenó a sus hombres – sin que lo supiera Rokossovski – que cruzaran el río para socorrer a sus compatriotas. Pasaron el río a la altura de Powisle, barrio junto al Vístula; la mayoría de los soldados eran jóvenes campesinos de la zona oriental de Polonia, que llegaban por primera vez a una gran ciudad. Sentíanse indefensos ante el enemigo – no estaban habituados a luchar en las calles –, y sufrieron muchas bajas. En las noches siguientes recibieron apoyo de otras unidades, apoyo que continuó siendo insuficiente, debido al fuego concentrado de los alemanes sobre la margen del Vístula. A los pocos días cesaba el abastecimiento del barrio de Praga, y las unidades que habían penetrado en él se vieron en la necesidad de emprender la retirada. El general Berling fue relevado del mando.
Por entonces, y tras seis semanas de laboriosas negociaciones, la Unión Soviética accedió permitir que los aparatos occidentales que abastecían a la capital aterrizasen en una base ucraniana.
Pronto despegaron de la Inglaterra Meridional 110 «Fortalezas Volantes», que en pleno día arrojaron sus contenedores sobre Varsovia. Mas los gigantescos aviones volaban a gran altitud, y de este modo no es posible efectuar buenos lanzamientos. Sólo el 10 % del material suministrado llegó a poder de los amotinados.
El 24 de setiembre, los alemanes atacaron el distrito de Makotów. Las bajas polacas fueron tan numerosas, que los soldados del Ejército nacional optaron por retirarse. El 30 de setiembre capitulaba otro distrito: el de Zoliborz.



Fortalezas volantes norteamericanas sobre el arrabal Wilanów, de Varsovia. A la derecha, los bancos de arena del Vístula

Varsovia, 2 de agosto de 1944

Tras la caída de Zoliborz, el Mando del Ejército nacional juzgó que la situación se había hecho insostenible, y decidió entablar negociaciones con el enemigo. En una quinta de Ozarów, a 20 km al oeste de Varsovia, donde el general Von dem Bach-Zelewski tenía su puesto de mando, se reunió con los enviados del general Bór-Komorowski el 1 de octubre de 1944 para tratar de la capitulación, que fue firmada al día siguiente, en términos muy honrosos para los componentes del Ejército nacional. Después que Bór-Komorowski se hubo entrevistado con Bach-Zelewski al día siguiente, el polaco emprendió con sus soldados la ruta del cautiverio. Después de sesenta y tres días de lucha, los rebeldes terminaron por deponer las armas. Salieron de la ciudad en nutridas formaciones, y allí hicieron entrega de sus armas y de su impedimenta. La población civil de Varsovia se vio obligada a abandonar la capital.
Mientras se efectuaba la evacuación, los alemanes demolían a base de cargas explosivas los pocos edificios que todavía se conservaban en pie. Varias semanas después, aún había incendios en la capital polaca.
La encarnizada lucha costó la vida a más de 10.000 combatientes polacos, y cerca de otros tantos alemanes. Las víctimas entre la población civil se estiman en unas 200.000. Con fecha 3 de octubre de 1944, el Alto Mando de la Wehrmacht comunicó: «La rebelión de Varsovia ha sido sofocada. Tras varias semanas de lucha, en la que la ciudad ha quedado casi enteramente destruida, los supervivientes, abandonados a sus propias fuerzas, han renunciado a la lucha, mostrándose dispuestos a capitular».



El general Tadeusz Bór-Komorowski, camino del cautiverio, el 3 de octubre de 1944



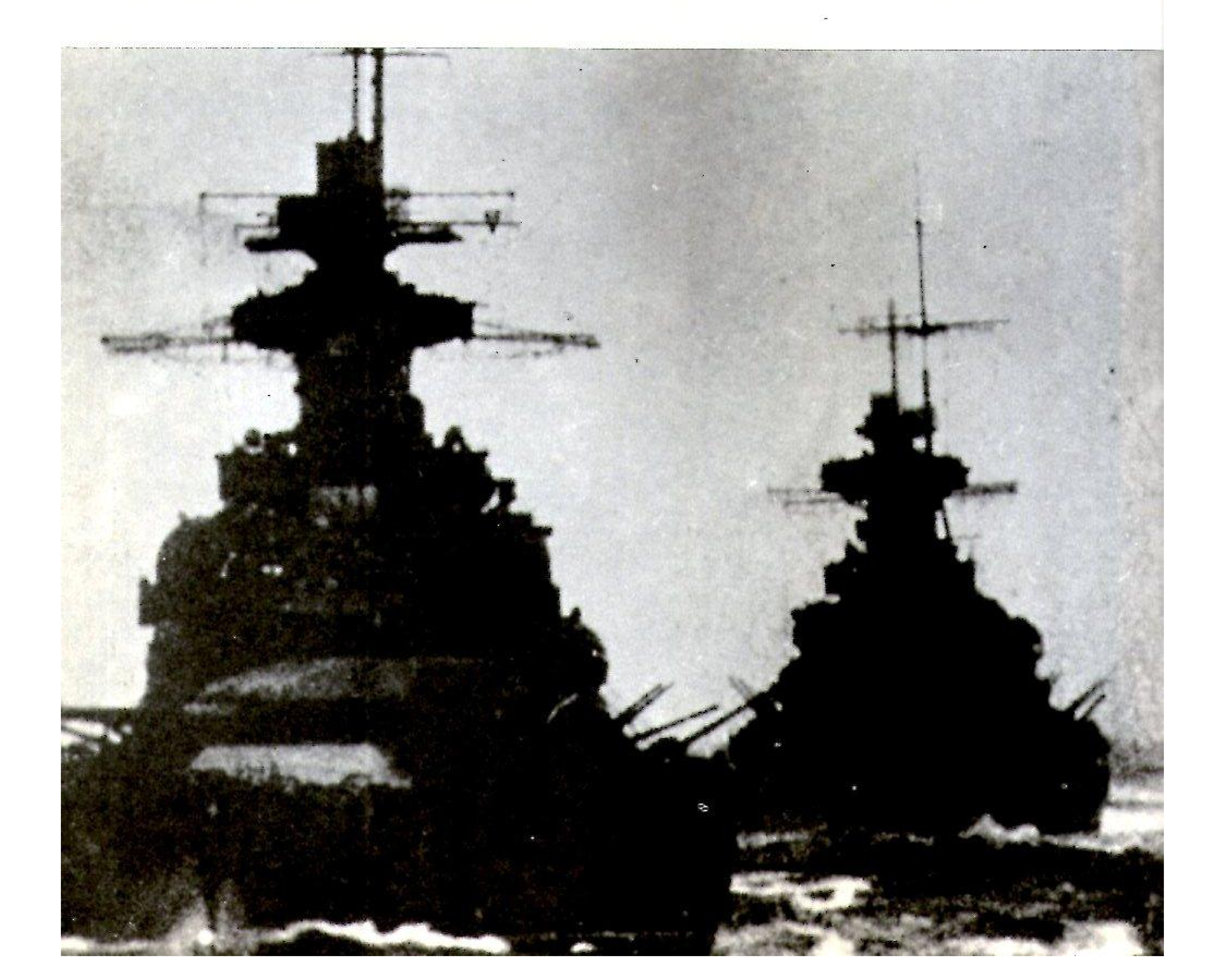
La población de Varsovia es obligada a abandonar la ciudad tras la rendición

El frente meteorológico

El cruce del Canal por los acorazados Scharnhorst *y* Gneisenau, *el crucero pesado* Prinz Eugen, *y varios destructores y torpederos el 12 de febrero de 1942, fue la más audaz maniobra naval alemana durante la Segunda Guerra Mundial.*
Al propio tiempo significó una prueba ejemplar de la importancia de las estaciones meteorológicas en el Círculo Polar, pues sólo gracias a las meticulosas predicciones del tiempo de una de esas estaciones fue posible la operación durante las cuarenta y ocho horas decisivas. Por eso pudo realizarse y tener éxito.
Las estaciones meteorológicas del Artico intervinieron durante todo el curso de la guerra en la planificación y realización de todas las operaciones importantes, tanto por tierra, como por mar y aire. En los hielos del norte se continuó la lucha hasta mediados de 1945, por «la clave del tiempo de mañana».

El más singular teatro de operaciones de la Segunda Guerra Mundial estaba situado a unos pocos centenares de kilómetros del Polo Norte. No había frente de batalla, pues no era cuestión de ocupar nuevos territorios, sino de observar los fenómenos naturales y el clima. De esta zona parten los vientos que influyen sobre las condiciones atmosféricas del Atlántico Norte y de Europa, y quien dominase en los helados parajes tendría el clima a su favor. Las predicciones meteorológicas se mostraron tan decisivas en este último conflicto como el conocer las fuerzas de que disponía el enemigo.

Los acorazados «Scharnhorst» y «Gneisenau», durante el paso del Canal, el 12 de febrero de 1942



Un «He-111» vuela sobre Groenlandia, en observación meteorológica

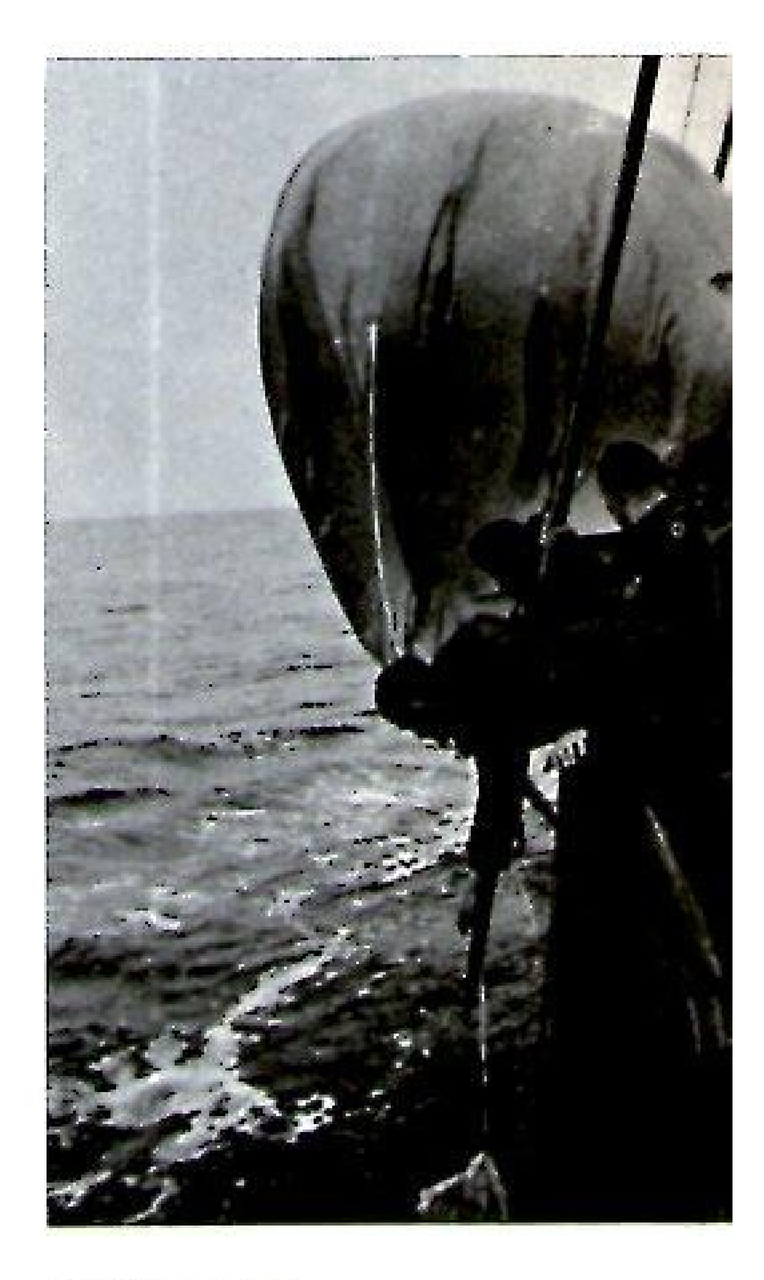
La lucha por la información meteorológica no entraña choques entre poderosos ejércitos, ni se dan en ella ofensivas de gran estilo. En este caso se trata del juego entre el gato y el ratón, en el que grupos reducidos de hombres se persiguen en medio de un desierto de hielo y de nieve, lo mismo en la desolada Groenlandia como en las islas Spitzberg o en la Tierra de Francisco José.

Ya en setiembre de 1940, la Marina de guerra alemana destacó al antiguo vapor pesquero *Sachsen* como estación meteorológica en la zona occidental de Islandia. Esquivando a la Home Fleet, el *Sachsen* se situó más tarde en las inmediaciones de la isla Jan-Mayen.

Esta isla, que emerge de las aguas próximas a Groenlandia, es inhóspita y bravía, como el mar que la rodea. Sin embargo, y desde el punto de vista meteorológico, constituye el punto cardinal del Artico. Por eso los ingleses tenían un gran interés por dominar la isla, operación que en sus planes estratégicos figuraba con la denominación de «Isla X».

Poco después de la ocupación de Noruega, la Luftwaffe inició, en mayo de 1940, vuelos regulares de observación meteorológica.

En Vaernes, cerca de Trondheim, se estableció el V equipo meteorológico, y en Banak, al sur del cabo Norte, una base auxiliar para los aviones dedicados a tan importante misión.



Radiosondas...
Una es izada a bordo del «Sachsen»

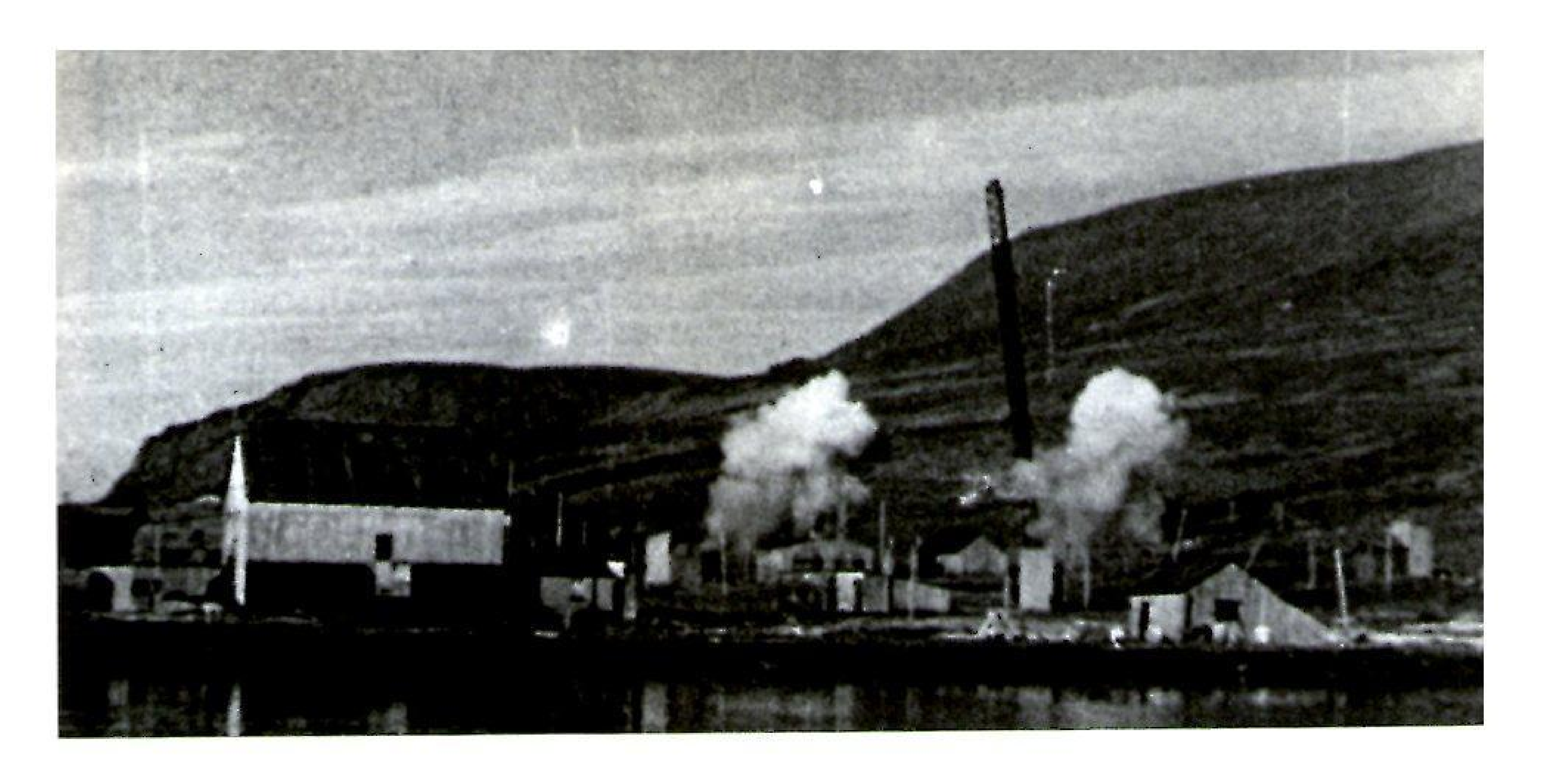
Al comenzar las hostilidades, los aparatos observadores se dirigían preferentemente hacia Islandia y las islas Feroe. A partir del verano de 1941, frecuentaron el espacio aéreo de la isla Jan-Mayen; al año siguiente, los vuelos se extendieron hasta las islas Spitzberg, rumbo al Polo Norte, y a Nueva Zembla.

Los aviones se desplazaban entre 100 y 3.000 m de altitud. Cada hora descendían hasta casi rozar las olas, y luego, poco antes de emprender el regreso, se

elevaban hasta los 6.000 m, con objeto de comprobar los datos meteorológicos.
Las islas Spitzberg, pertenecientes a la corona noruega, se encuentran a unos 800 km del Polo Norte, y en uno de los parajes más neblinosos del Artico. La mayor de las islas, Spitzberg Occidental, estaba habitada en 1940 por cerca de 1.300 noruegos y 2.000 rusos.
En la mañana del 25 de agosto de 1941 apareció frente a dicha isla una formación naval británica, constituida por dos cruceros, tres destructores y el antiguo transatlántico de lujo *Empress of Canada,* que fue utilizado como tranporte de tropas desde el principio de la guerra. Los cañones de las unidades de guerra apuntaban a la pequeña colonia minera de Barentsberg, mientras los zapadores canadienses y los soldados noruegos ocuparon sus puestos a bordo. Al no disponer de lanchas de desembarco, tuvieron que emplear los botes de salvamento. Reinaba absoluta calma en la isla, y el primer contingente de soldados que se trasladó a ella no tuvo necesidad de disparar ni un solo tiro. En el grupo siguiente llegó a tierra el jefe de la operación «Gauntlet», general de brigada Arthur E. Potts, con su Estado Mayor y varios oficiales soviéticos procedentes de Londres,
No vieron a un solo soldado alemán, y la operación se desarrolló conforme a lo previsto. Los habitantes de la isla se enteraron con asombro de que serían evacuados en un plazo de nueve horas; los rusos, con destino a Arcángel y los noruegos, a Escocia.
Entre los rusos –que fueron los primeros en abandonar la isla– se desató la inquietud; muchos se habían negado a embarcar antes de obtener la correspondiente autorización de Moscú.
Nada más lógico que el afán británico por terminar lo antes posible; en cualquier momento podía aparecer un submarino o un avión de reconocimiento alemán, y dar al traste con la operación.
Mientras tanto, los zapadores canadienses procedieron a la destrucción de las instalaciones mineras; rociaron con gasolina enormes pilas de carbón; no quedó un tramo de vía intacto, y se derribaron los postes del telégrafo. Los depósitos



Los noruegos de Barentsberg/Spitzbergen, a bordo del «Empress of Canada»



Zapadores británicos destruyen la emisora de radio de Barentsberg/Spitzbergen

de combustible fueron incendiados, y las llamas, empujadas por el viento, se propagaron a los pabellones de los mineros rusos. Los equipos de demolición permanecieron dos días en la isla. A pesar de las negras y espesas columnas de humo que se elevaron hacia el cielo, visibles desde varias docenas de kilómetros, no apareció ningún aparato de reconocimiento alemán. Por el momento se dejó intacta la emisora de radio, para que los noruegos pudieran enviar información meteorológica. Sobre las islas Spitzberg se extendía una espesa capa de nubes y por eso no aparecieron los aviones de reconocimiento alemanes.

Tres buques procedentes de Noruega, que habían llegado en busca de carbón, fueron capturados, y con ellos sus dotaciones alemanas.

Los zapadores y los telegrafistas se quedaron en Barentsberg hasta que los barcos ingleses estuvieron en alta mar. Entonces volaron la central eléctrica, la emisora y, lo más importante, la estación meteorológica. Luego abandonaron la isla a bordo de uno de los destructores.

Algunos días más tarde, los alemanes se enteraron de la visita británica a las islas Spitzberg. Y, como en la isla de los Osos había dejado de funcionar una segunda estación meteorológica noruega, el Mando alemán decidió instalar en el Artico su propio observatorio.

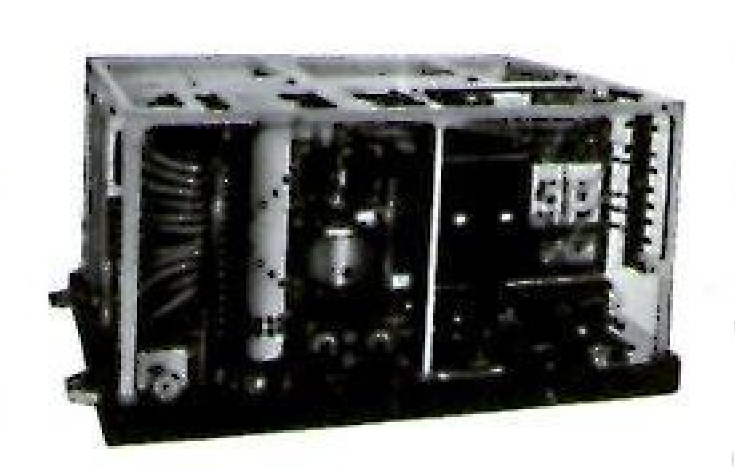
El 25 de setiembre – tres semanas después de que los ingleses abandonaran la isla –, la Luftwaffe trasladó a un grupo de diez meteorólogos a las cercanías de Longyearbyen. Este equipo, abastecido desde el aire, fue recogido en junio de 1942 por un avión.

A principios de octubre de 1941, la Marina de Guerra alemana había instalado una estación meteorológica en las islas Spitzberg. Un grupo de especialistas fue desembarcado en la bahía de Signehamma.

Las dos naves de que se componía el convoy fueron descargadas a toda prisa; botes neumáticos e improvisadas balsas transportaron a tierra el material. El 29 de octubre, la estación comenzó a prestar servicio. Se componía de dos refugios de invierno, que servían como alojamiento y lugar de trabajo.

La estación climatológica Knöspel, llamada así por estar al frente de la misma el profesor Hans Knöspel, trabajó sin descanso durante todo el invierno 1941-1942 y, a finales de junio de este último año, los meteorólogos fueron trasladados a Noruega por vía aérea, una vez montadas en las isla las llamadas estaciones climatológicas automáticas.

Estas instalaciones, denominadas también «emisoras meteorológicas», podían fun-



Parte de una estación meteorológica automática alemana



Patrulla groenlandesa en trineo

cionar durante nueve meses sin la intervención humana. Sus emisiones eran captadas con todo cuidado. Cada aparato transmitía a diario, y a una hora fija, numerosos datos sobre la temperatura, humedad y presión del aire, así como sobre la fuerza y dirección del viento en su zona.
Otras emisoras funcionaban en el mar, colocadas por aviones o submarinos; la instalación emergía cada doce horas, comunicaba los datos recogidos y luego volvía a sumergirse. Trabajaban durante dos meses, sin necesidad de la presencia del hombre, y se convirtieron en un valioso trofeo para los pescadores ingleses,



Ganak, Noruega Septentrional: Ultimos preparativos antes del envío a la isla de Jan-Mayen de una estación meteorológica automática

ya que el Almirantazgo británico ofrecía mil libras esterlinas de recompensa por cada emisora meteorológica capturada.

En el otoño de 1942, la Marina de Guerra alemana trasladó a Signehamma a un nuevo grupo de especialistas, que ocupó la antigua estación Knöspel, al mando del meteorólogo doctor Franz Nusser; la estación se denominó «Grupo meteorológico Nussbaum». Los hombres llegaron a bordo de un submarino, a fin de disminuir el peligro de ser descubiertos y hundidos por los aliados. Si bien se utilizaron las instalaciones de la anterior estación «Knöspel», el submarino tuvo que efectuar un segundo viaje de Tromsö a Signehamma, para abastecer al grupo de todo cuanto necesitaba.

El equipo «Nussbaum» encontró la estación en perfectas condiciones, excepto la emisora automática dejada por el profesor Knöspel, que ya no funcionaba. El grupo «Nussbaum» realizó sin obstáculos su labor durante el invierno de 1942 a 1943 hasta que, el 20 de junio de 1943, se descubrió la presencia de un comando aliado en la bahía de Signehamma.

Un submarino se llevó el grupo a Tromsö, después de alertar a su base en Noruega, y permaneció oculto durante casi dos meses.

Desde que los alemanes tomaron Copenhague el 9 de abril de 1940, la isla de Groenlandia, perteneciente a la corona danesa, se hallaba completamente indefensa. De sus 22.000 habitantes, ni uno solo poseía instrucción militar.

Temiendo la invasión alemana, el gobernador de Groenlandia, Eske Brun, se dirigió a los Estados Unidos en solicitud de ayuda, puesto que la Gran Bretaña, amenazada por un probable desembarco alemán, no estaba en condiciones de garantizar ninguna clase de protección. Sin embargo, los norteamericanos no podían hacerse cargo de la vigilancia del litoral groenlandés hasta los meses de verano. El 9 de abril de 1941, un año después de la ocupación de Dinamarca por los alemanes, se firmó el correspondiente acuerdo entre los Estados Unidos y la Administración groenlandesa.

Antes de la llegada del invierno, los norteamericanos establecieron una base aérea en Narsarssuak, al sur de la isla, mientras sus unidades navales patrullaban a lo largo de las costas orientales de Groenlandia.

Mientras tanto, el gobernador Brun había organizado varios grupos de esquiado-

La colonia de Scoresby-Sund, base de las patrullas groenlandesas esquiadoras



Eske Brun, gobernador de Groenlandia, 1944

res que, durante la noche polar, vigilaban el litoral amenazado, a fin de impedir un intento de desembarco alemán, o por lo menos dar aviso si éste llegaba a producirse.

Dichas patrullas de esquiadores estaban formadas por daneses, noruegos y esquimales. El gobernador mandó reunir a los habitantes de la zona norte de Groenlandia en la pequeña colonia de Scoresby-Sund; en total veintiséis personas, cazadores de focas, tramperos y una mujer. Desde entonces, quince de ellos componían una patrulla de esquiadores, cuyo Cuartel General estaba situado en Eskimonaes, donde siete hombres atendían una emisora. Después del servicio de patrulla, cada seis horas se transmitía información meteorológica.

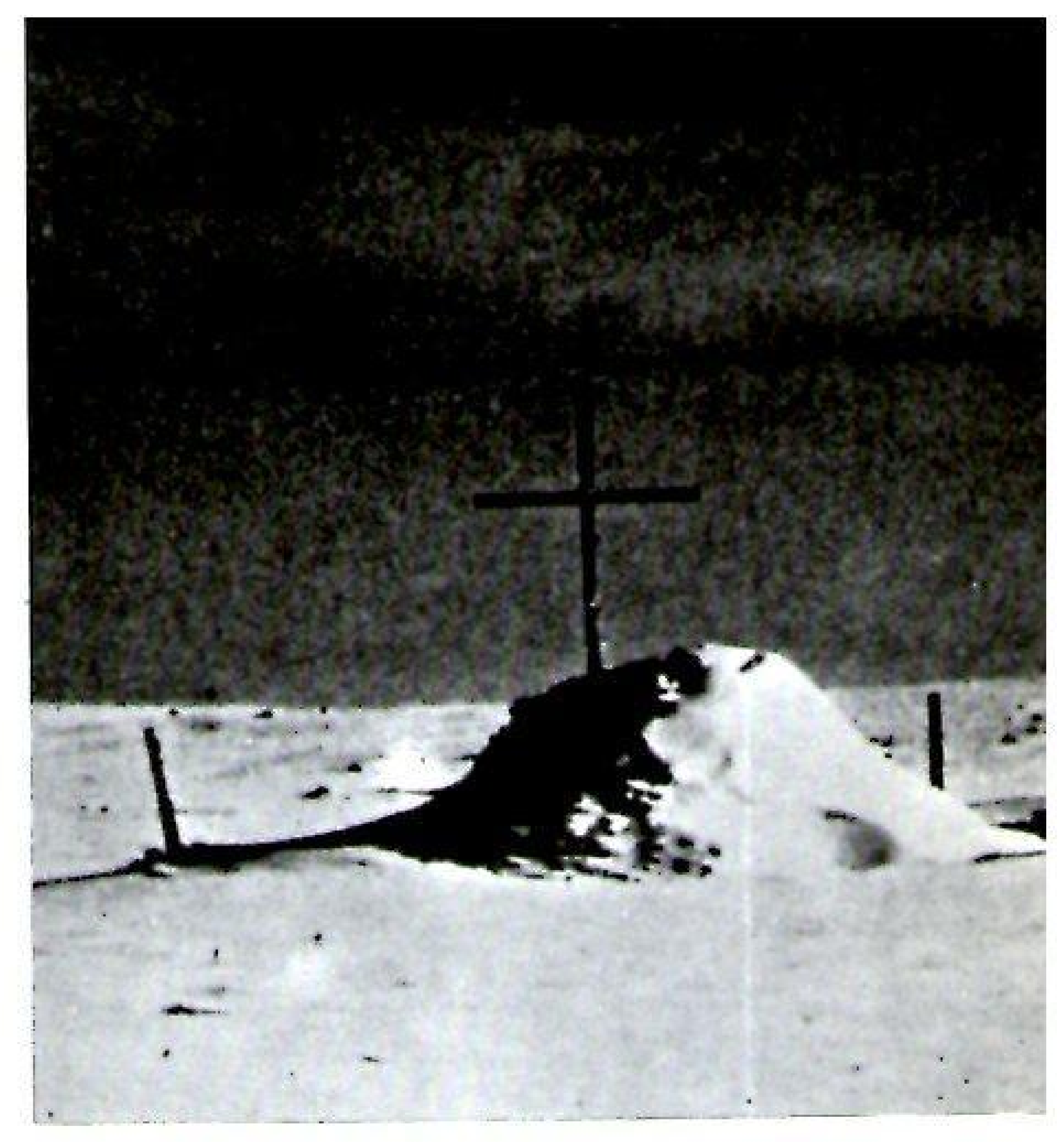
En el invierno de 1942 llegaron a la colonia de Scoresby-Sund dos radiotelegrafistas norteamericanos. No tardaron mucho tiempo en comprobar que los alemanes habían instalado una emisora en Groenlandia.

Los rompehielos armados de la vigilancia costera, las fuerzas aéreas norteamericanas y las patrullas de esquiadores fueron puestos al corriente de la situación.

Estaciones meteorológicas alemanas en el Artico, durante la Segunda Guerra Mundial







Arriba, izquierda:
El equipo meteorológico «Holzauge», en el noroeste de Groenlandia.

Arriba, derecha:
Tumba de Eli Knudsen, muerto por los alemanes cerca de Sandodden

Sin embargo, los aviones no pueden efectuar incursiones en la noche polar; los rompehielos tuvieron que detenerse a mitad de camino, obstaculizados por las imponentes masas de hielo. Sólo quedaba el recurso de las patrullas de esquiadores. Tres de sus hombres emprendieron la marcha por una ruta de 1.000 km, a través de un helado desierto y en las tinieblas de la noche polar. Los mensajes captados por los norteamericanos procedían del *Sachsen,* que después de la odisea del año anterior en el mar de Groenlandia, en las cercanías de la isla de Jan-Mayen, se hallaba anclado frente a las islas Sabinas, en la costa oriental de Groenlandia. El grupo meteorológico «Holzauge», al mando del doctor Gottfried Weiss, estaba a bordo del *Sachsen,* que zarpó de Tromsö el 22 de agosto de 1942. Durante la travesía, los meteorólogos efectuaron mediciones con radiosondas y tomaron información climatológica. El grupo «Holzauge» recogía datos para la Marina de Guerra desde Groenlandia oriental, mientras el «Nussbaum» enviaba su información desde Spitzberg. El *Sachsen* arribó el 27 de agosto frente a las islas Sabinas; se esperó a descargar el buque hasta que estuviese apresado por los hielos. Luego, el grupo observador y la dotación se dividieron en dos grupos —con un total de 27 hombres—: uno se dedicó a construir un refugio en tierra, mientras el otro permaneció en la nave lanzando radiosondas.

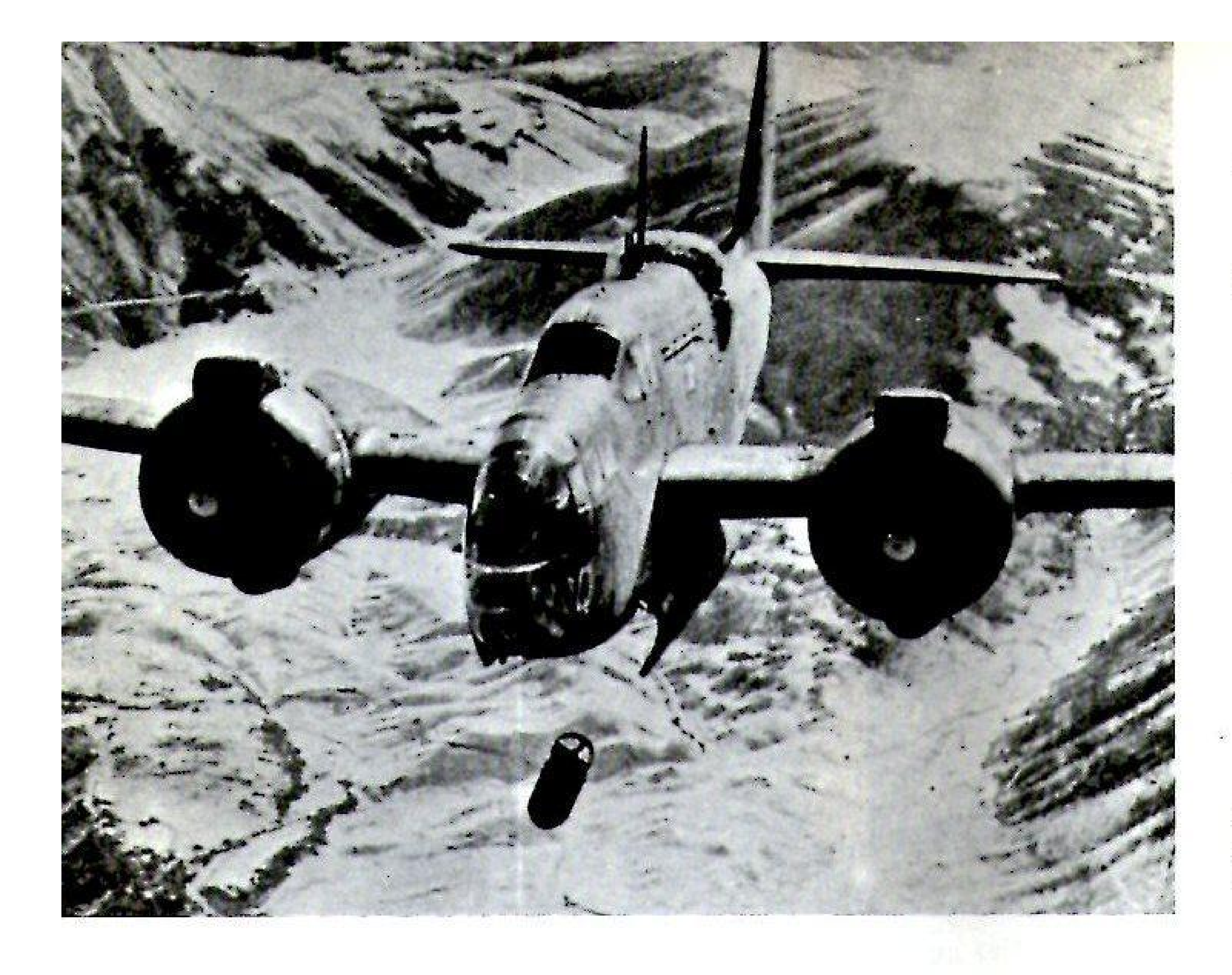
La estación no sólo tenía el cometido de proporcionar informes meteorológicos, sino que también era un puesto avanzado del Mando de submarinos.

El 13 de marzo de 1943, una patrulla de esquiadores tuvo un encuentro con los alemanes. Los primeros resultaron vencidos, y un danés, Eli Knudsen, perdió la vida. Mientras sus dos camaradas se ponían a salvo, uno de los trineos cayó en poder de los alemanes, que se lanzaron en persecución de los fugitivos. Los perseguidores sólo descubrieron la emisora de Eskimonaes; después de arrasarla, emprendieron la retirada hacia su estación.

A fines de mayo, la base alemana fue bombardeada por aviones norteamericanos «B-29», resultando completamente destruida, aunque sus ocupantes lograron salir indemnes. Se refugiaron en una cabaña de emergencia dispuesta al efecto, donde resistieron hasta mediados de junio, hasta ser recogidos por un avión. El *Sachsen,* muy dañado por la presión del hielo, fue hundido por sus tripulantes.

La traílla de perros y el trineo fueron trasladados a Alemania, donde se les

Fotografía de la página 475: Arriba: Spitzberg. Poblado minero durante el bombardeo efectuado por el acorazado «Tirpitz»



Bombarderos americanos atacan la estación meteorológica alemana «Holzauge»

encontró utilidad en el Goldhöhe, lugar de los Montes Gigantes, no lejos de Schneekoppe, Sajonia, donde la Marina de Guerra tenía una base secreta de instrucción para los equipos de observación meteorológica. Los componentes de estos equipos – de 10 hombres cada uno –, además de poseer buena instrucción castrense y montañera, la recibían muy especial en cuanto a la meteorología. Además del jefe científico, había en cada grupo un comandante militar y de dos a seis inspectores náuticos, así como un radiotelegrafista experimentado.

A primera hora de la mañana del 7 de setiembre de 1943, la estación anglonoruega de Spitzberg – reconstruida tras su destrucción en 1941 – captó un mensaje, según el cual un grupo de dos cruceros pesados y seis destructores navegaban rumbo a Spitzberg. Como se esperaba la llegada de una formación naval inglesa de composición similar, la noticia dejaba de ser una sorpresa. Sin



Islas Sabinas, Groenlandia Nordoriental, mayo de 1943. El equipo meteorológico «Holzauge», poco después de la incursión aérea (de derecha a izquierda): N. Müller, H. Henning, O. Pritsch, F. Koch, H. Wenglorz, K. Kaiser. En primer término, los perros de una patrulla de trineos groenlandesa

embargo, cuando los barcos abrieron fuego, se supo que se trataba de buques alemanes. Eran los acorazados *Tirpitz* y *Scharnhorst,* con nueve destructores. La colonia de Barentsberg fue incendiada nuevamente. Una batería noruega se defendió con gran tenacidad, pero no pudo hacer nada ante la superioridad alemana. Los noruegos trataron de ponerse a salvo, huyendo a las montañas. Los grupos de demolición alemanes saltaron a tierra y destruyeron la estación meteorológica y la central eléctrica, así como las pilas de madera y los medios de transporte. A las once de la mañana, después de apenas cuatro horas de lucha, la operación «Sizilien», como la llamaron los alemanes, había sido ultimada.
Mientras el *Tirpitz* regresaba a su fondeadero en el fiordo de Alta, nadie pudo imaginar que la operación «Sizilien» fuera a ser su última intervención.
En un puerto escocés se estaba preparando un grupo naval compuesto por seis submarinos, cada uno de los cuales llevaba a remolque otro submarino de

Abajo:
Abril de 1942.
Los perros de las patrullas de trineos groenlandesas, en el campo de entrenamiento de los equipos meteorológicos, al pie del monte Schneekoppe.
A la derecha:
Con los perros, el doctor Wilhelm Dege.
A la izquierda (con gafas):
El jefe del campamento de instrucción, capitán de navío Wesemann



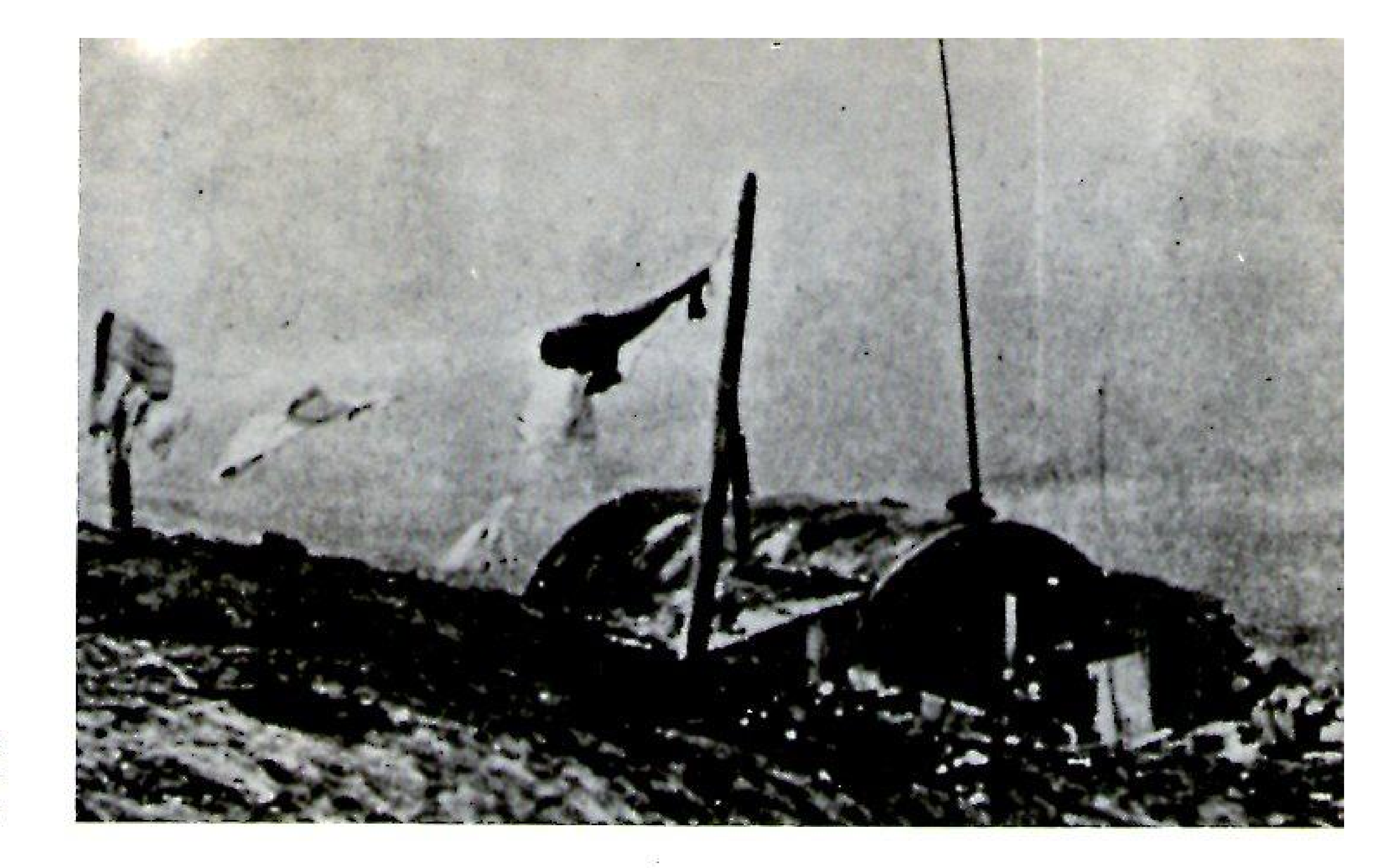
Hidroavión de reconocimiento norteamericano, tipo «Catalina», sobrevuela el nordeste de Groenlandia

bolsillo. Tenían la misión de atacar al *Tirpitz,* anclado en el fiordo de Alta. A mediados de octubre de 1943, llegaron a Longyearnbyen, Spitzberg, varias unidades navales británicas. Cuando comenzó el invierno, los aliados disponían nuevamente de una estación meteorológica.

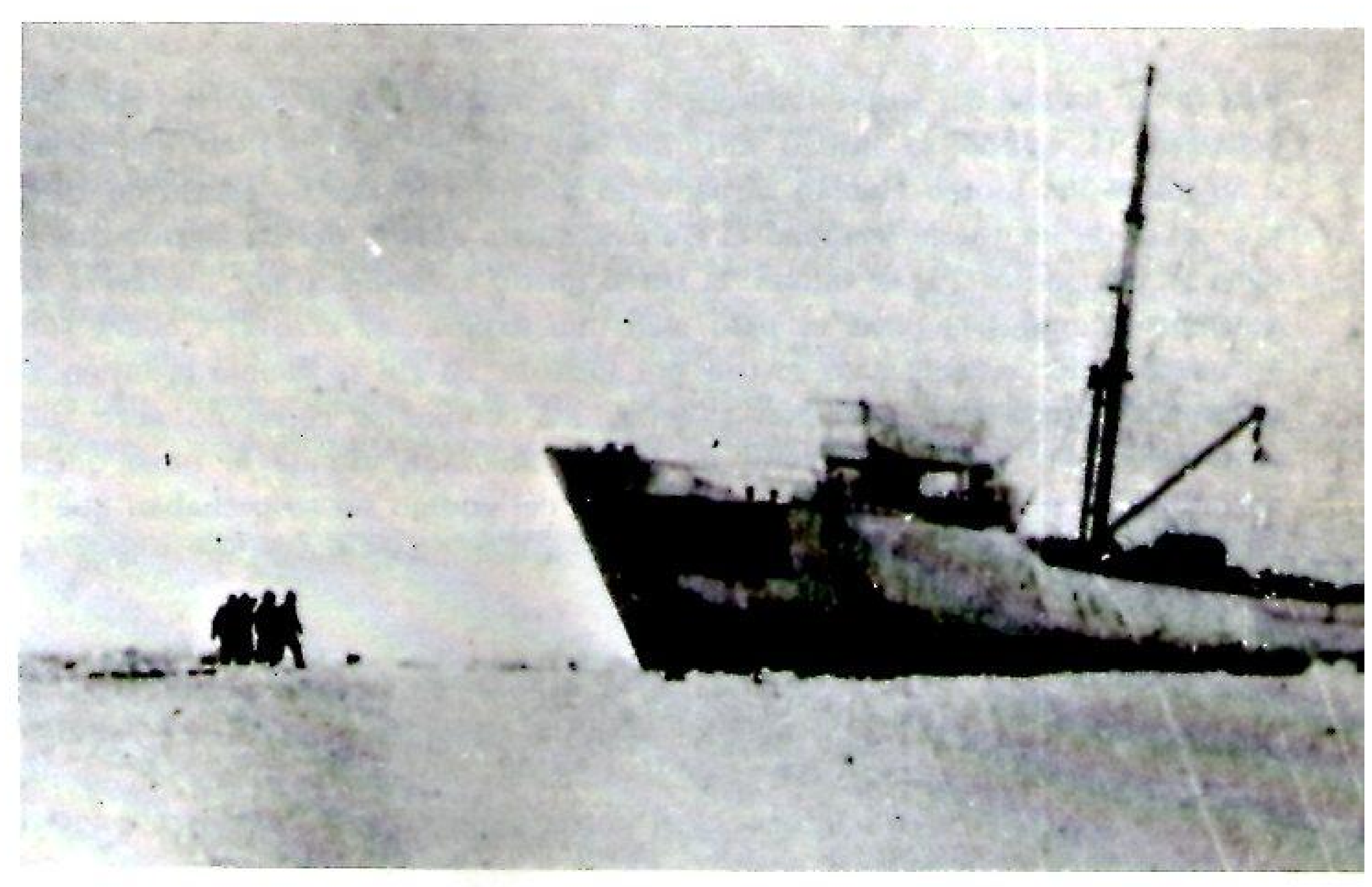
Cuando la formación británica no había regresado aún a su base, el vapor pesquero alemán *Carl J. Busch,* escoltado por un submarino, llegaba al fiordo Liefdel, al norte de Spitzberg. Llevaba a bordo un nuevo equipo meteorológico, el «Kreuzritter». Se encontró un lugar apropiado, que no se distinguía desde el mar y que resultaba prácticamente inalcanzable desde tierra. Abastecido con regularidad por la Luftwaffe, el grupo efectuó cuatro observaciones diarias desde diciembre de 1943 a julio de 1944, y en total lanzó más de 220 radiosondas. En julio se presentó un submarino y trasladó al equipo a Noruega. Mientras desmontaban la estación, explotó prematuramente una mina que acabó con la vida del doctor Knöspel, jefe de la expedición. Knöspel fue sepultado por sus camaradas, que además de la tumba dejaron atrás una estación meteorológica automática.

Otro de los grupos tuvo poca suerte. Se trataba del «Schatzgräber», llegado en setiembre de 1943 a bordo del pesquero *Kehdingen,* salido de Tromsö. Guiado por un sumergible, el equipo meteorológico se estableció en el Artico ruso. Construyeron una estación en la Tierra de Francisco José; el grupo trabajó sin dificultades hasta mayo de 1944. En cierta ocasión mataron un oso polar; la alegría fue inmensa, pues los alimentos en conserva no eran muy de su gusto, después de haber estado consumiéndolos durante tanto tiempo. Pero, al cabo de varios días de haber ingerido carne fresca, el equipo enfermó. Un médico diagnosticó por radio que padecían triquinosis. Aquel mismo mes, un avión recogió a los pacientes, que fueron trasladados a Noruega.

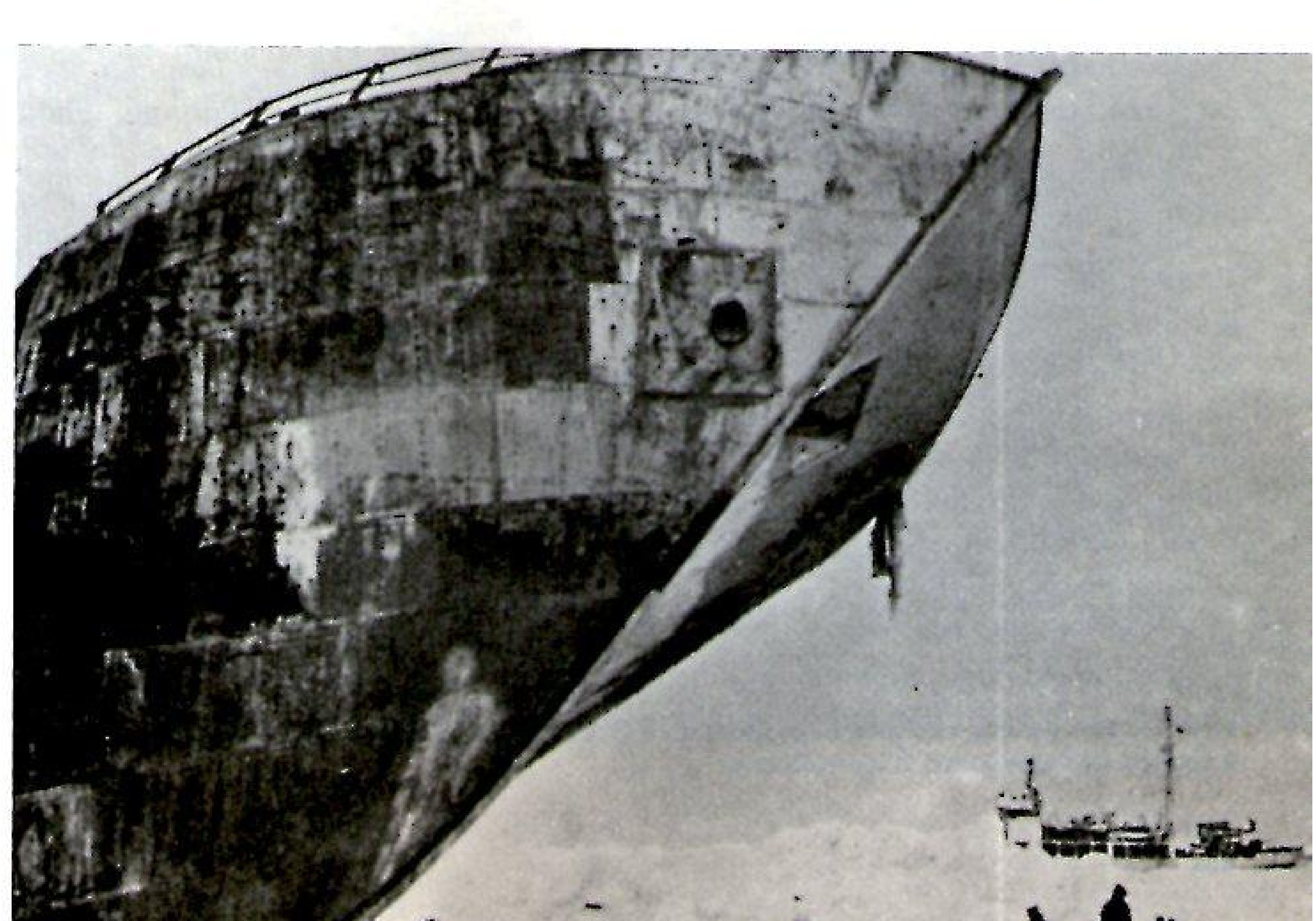
El ejemplo del grupo «Holzauge», en Groenlandia, ya había probado a los norteamericanos en 1942, que lo difícil no era aniquilar una estación meteorológica alemana, sino impedir que se estableciese. Las patrullas de trineos no podían montar la adecuada vigilancia; tampoco bastaban las unidades navales. Con objeto de lograr sus propósitos, los aliados instalaron en la «isla X» –la de Jan-Mayen– una estación radiolocalizadora, que en el futuro escucharía las emisoras alemanas y, una vez determinada su posición, la comunicaría al Mando aéreo para que éste enviase los bombarderos para proceder a su destrucción. Mas apenas la estación inició su trabajo, cuando descubrieron que los alemanes emitían nuevamente sus partes meteorológicos desde la costa oriental de Groenlandia.



Estación radiotelegráfica aliada en la isla Jan-Mayen, 1943



El equipo meteorológico «Bassgeiger» con su barco, el «Coburg», en los hielos de la isla Shannon, en el nordeste de Groenlandia. Octubre de 1943



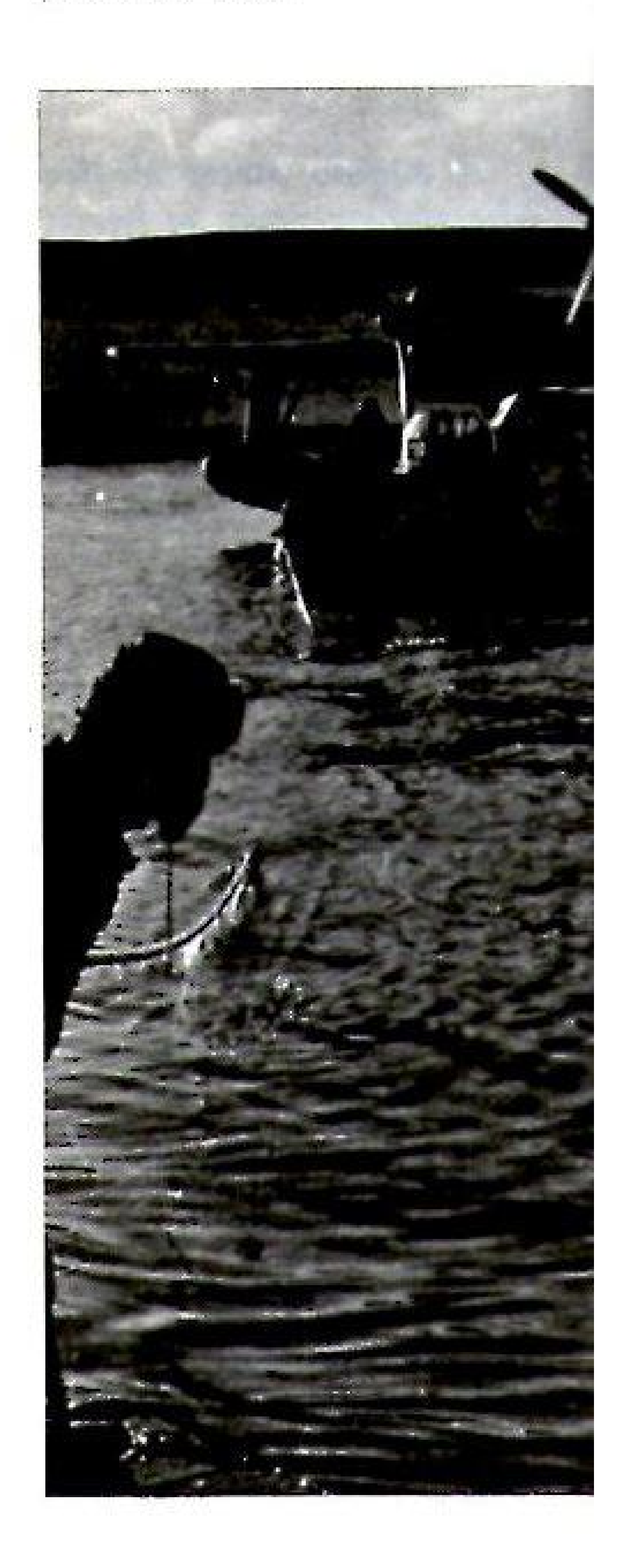
Octubre de 1944. Los norteamericanas junto a los restos abandonados del «Coburg»



Isla Shannon, octubre de 1944. La estación meteorológica abandonada «Bassgeiger»

Esta vez se trataba del grupo «Bassgeiger», a las órdenes del meteorólogo Heinrich Schatzer. El equipo se instaló a bordo del *Coburg*, anclado en los hielos, a 80 millas del litoral. Habían zarpado de Narvik a finales de agosto de 1943, y a causa de un fuerte temporal el *Coburg* quedó aislado del submarino que le daba escolta. A los 77° de latitud, el barco quedó aprisionado por los hielos. La dotación intentó franquear el paso mediante explosivos, pero el *Coburg* sólo avanzaba unos centenares de metros por jornada. Al fin se recibió la orden de utilizar el buque como estación flotante. En octubre se consiguió abrir una ruta hasta muy cerca del litoral de la isla Shannon, donde la nave quedó definitivamente bloqueada. Los componentes del equipo no sospechaban que la estación radiolocalizadora americana situada en la isla de Jan-Mayen les seguía el rastro desde hacía algún tiempo.
El *Coburg* terminó por escorar, debido a la presión de la masa de hielo. Se perdió buena parte del valioso material, pero las observaciones continuaron sin interrupción. En torno al barco montaban la guardia varios centinelas, para evitar los ataques por sorpresa de las patrullas de trineos. Sin embargo, una de éstas, formada por seis hombres, cayó sobre el grupo alemán el 22 de abril de 1944. En este golpe de mano perdió la vida el jefe militar de la expedición, teniente Röder. Poco después la patrulla de trineos se retiraba.
Los alemanes continuaron sus tareas por espacio de dos meses más. En junio de 1944, un hidroavión recogió al grupo para trasladarlo a Noruega. Hasta octubre, los norteamericanos no encontraron los restos del *Coburg*.
Desde agosto de 1944 se hallaba ya camino del litoral groenlandés un nuevo equipo meteorológico alemán, el «Edelweiss», mandado por el doctor Gottfried Weiss, que a bordo del *Kehdingen* y poco antes de desembarcar en el punto de destino, la isla Koldewey, junto a la costa oriental de Groenlandia, fue descubierto por un rompehielos norteamericano. El submarino de escolta, que a causa de averías llevaba los tanques de combustible hasta la mitad, estaba recibiendo del pesquero algo de combustible, cuando apareció el barco norteamericano. El submarino lanzó sus torpedos, pero ninguno dio en el blanco; en seguida se alejó a toda máquina en dirección a Noruega. No había elección para el doctor Weiss: ordenó hundir el barco y se entregó con sus hombres.
Después de esta pérdida, la Marina de guerra alemana envió otra expedición a Groenlandia: la «Edelweiss II», dirigida por el doctor K. Schmid. En principio, este grupo había sido destinado a una estación en la Tierra de Francisco José, a bordo del pesquero *Externsteine*.

Un hidroavión del tipo «Blohm & Voss 138» retira de Noruega al equipo meteorológico «Bassgeiger». Isla Shannon, junio de 1944



A últimos de octubre de 1944, el *Externsteine* llegaba a la isla de Koldewey. A los pocos días de su partida, el barco fue localizado por aviones de reconocimiento norteamericanos en su viaje de regreso, y apresado por un buque patrullero; la estación «Edelweiss II» también fue descubierta por aparatos de reconocimiento yanquis. En la noche del 3 al 4 de octubre de 1944, unos 200 soldados norteamericanos capturaron a los componentes del grupo. El *Extenrsteine* fue conducido a Boston por una dotación americana.

El capitán danés N. O. Jensen, uno de los creadores de las patrullas de trineos groenlandesas, manifiesta:

«Al empezar la guerra me encontraba al mando de la estación de policía de Eskimonaes, en Groenlandia. En 1941 se reforzó la vigilancia costera, a la que fueron llamados los mejores tramperos, para colaborar.

»Durante el verano de 1942, mientras pasaba mis vacaciones en la costa occidental de Groenlandia, el comandante Carlos Poulsen, que entretanto había regresado de Dinamarca, se hizo cargo del mando de las patrullas de trineos. En el mismo verano, abordó un cúter y se trasladó al norte de la isla, estableciendo de camino depósitos de víveres y combustible. Así, las patrullas gozarían de más movilidad en el invierno, pues de otro modo tenían que utilizar varios trineos de carga para efectuar un largo viaje.

»Al año siguiente, nuestros hombres localizaron una estación alemana en la bahía de Hansa, isla de Pendulum. Una patrulla de tres hombres que regresaban del Norte fue atacada por los alemanes. Eli Knudsen, uno de los nuestros, murió, y los alemanes destruyeron la estación de Eskimonaes. El ataque alemán contra una unidad de policía, no militar, hizo que en adelante se diera a sus miembros rango castrense, con lo que también se aumentó su valor combativo.

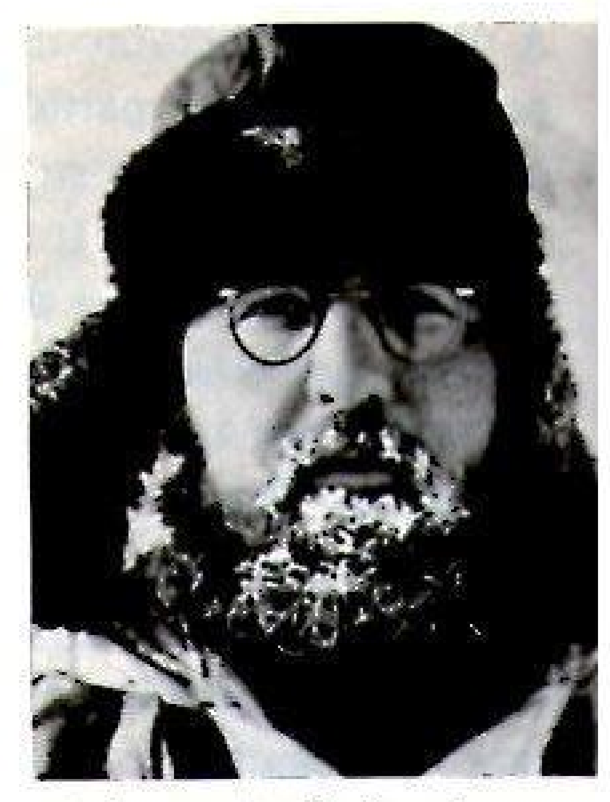
»En el verano de 1943 volví a la costa. Un barco patrullero norteamericano me suministró material para instalar una nueva estación en la bahía Deadman, en la costa meridional de la isla Clavering. Mientras tanto, el comandante Poulsen



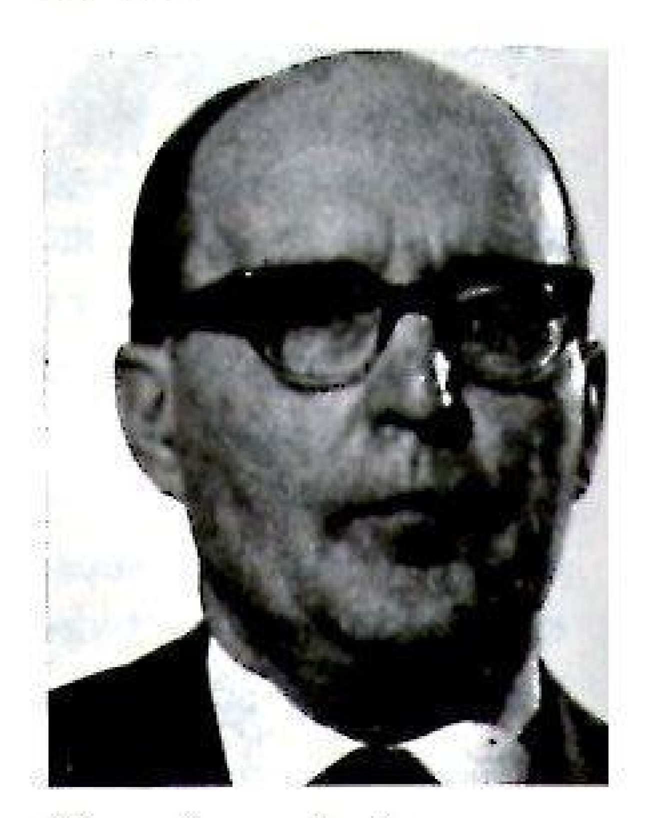
Capitán N. O. Jensen, en 1943

Isla Koldewey, nordeste de Groenlandia. 4 de octubre de 1944. Prisioneros pertenecientes al equipo meteorológico «Edelweiss II»

tomó el mando de las patrullas en el litoral sur. Su Cuartel General estaba situado en Scoresby-Sund.
»Los alemanes instalaron en invierno una estación en Cap Sussi, en la isla Shannon. Les atacamos a comienzos de la primavera de 1944, pero hubimos de retirarnos por inferioridad. Los alemanes perdieron a su comandante en jefe, mientras nosotros logramos retiranos sin sufrir bajas.
»En el último año de la guerra, las patrullas norteamericanas de la vigilancia costera redoblaron sus actividad y, pese a que los alemanes efectuaron cuatro intentos de romper el bloqueo, no tuvieron éxito en sus tentativas.»


El doctor Wilhelm Dege, en 1944

Pero la Marina de guerra alemana no cejó en su empeño. Otro equipo meteorológico estaba dispuesto para ser trasladado al Artico: el «Haudegen», concretamente a Spitzberg. Fue asignado como jefe del grupo el eminente meteorólogo doctor Wilhelm Dege, que antes de la guerra había efectuado algunos viajes científicos a Spitzberg. Como medida de precaución, Dege hizo que sus hombres se abastecieran para dos inviernos. Llevaban en conjunto 80.000 kg de material, 3.000 artículos distintos, repartidos en 1.800 cajas. La expedición partió a bordo del pesquero *Carl J. Busch*, escoltado por un submarino.


El profesor doctor Wilhelm Dege, en 1969

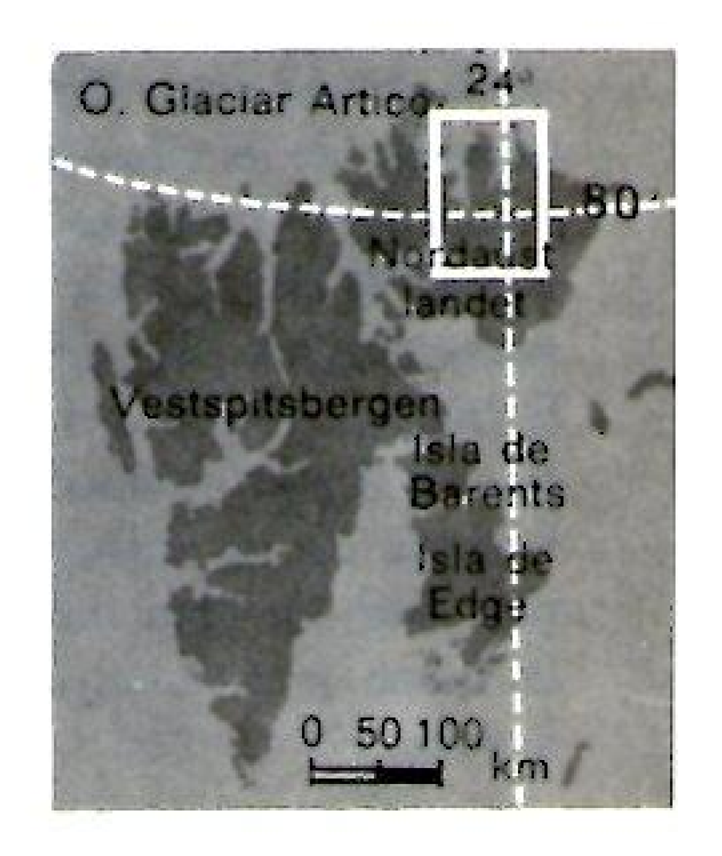
«En el otoño de 1943 – informa el profesor doctor Dege – me enteré por vez primera de la existencia de grupos meteorológicos alemanes en el Artico. Era yo entonces inspector náutico en el observatorio de la Marina en Greifswald, cuando un buen día el almirante Conrad, del Mando de Operaciones Navales, me llamó a su presencia. El doctor Conrad me preguntó: "¿No es usted la persona que ha trabajado antes en Spitzberg, a la que se conoce por Spitzberg-Dege?". Asentí. El almirante continuó: "Entonces quizá sienta deseo de volver, de alejarse un poco de tanto libro y papeleo. Nos veremos uno de estos días en Berlín para hablar del asunto".
»La visita a Berlín resultó muy importante para el año siguiente. El doctor Conrad me indicó que tomase parte en un cursillo preparatorio destinado a los equipos meteorológicos que luego actuaban en el Artico. En marzo de 1944 llegó, por fin, el momento, y me encontré en el Goldhöhe, al pie del Schneekoppe, en los Montes Gigantes. Oí decir que los grupos anteriores habían tenido bastantes pérdidas, y que, además, existían crecientes dificultades técnicas y de personal. Mientras tanto, la preparación había alcanzado ya un alto grado y consistía, además de enseñanzas meteorológicas y de radio, en instruir al personal en la construcción de chozas, guía de trineos con perros, transporte de enfermos y heridos, conocimientos médicos, etc. En este mismo campamento se llevaba a cabo el entrenamiento de los seleccionados; entre éstos había varios científicos, en su mayoría oficiales de la reserva, que deseaban mandar un grupo en el supuesto de que pudieran formarse los suficientes entre los inspectores del servicio meteorológico, suboficiales y tropa. Los hombres elegían a su jefe, y éste, a su vez, tenía derecho a escoger el personal de su equipo entre quienes se habían inclinado por él. El principio fundamental era la correcta observación meteorológica y el envío por radio de los datos; por otra parte, todos los miembros de la expedición se mstraban preparados para vivir en la más absoluta autarquía, siendo asimismo capaces de realizar las tareas destinadas a los auxiliares del grupo.
»De esta suerte se reclutaban los grupos, completándose la instrucción en los Alpes, a base de tácticas de combate en la montaña y el modo de operar de los zapadores. El curso terminó en junio y, después de un breve permiso, estuvimos dispuestos para la marcha. Partimos de Sassnitz, con un material de primerísima calidad, y con una orden tajante: consagrarnos por completo a las observaciones meteorológicas; abstenernos de atacar a los grupos enemigos; aprovechar las oportunidades para extraer conocimientos meteorológicos en relación con las acciones bélicas, y pensar ya en las investigaciones a efectuar al término de la contienda.

»De Sassnitz nos trasladamos a Narvik. Nos asignaron un submarino de escolta, mandado por el teniente Stahmer. El sumergible se nos adelantó para atacar y hundir un portaaviones aliado, pero ya no volvimos a saber de él, y regresamos a Narvik, donde se nos unió otro submarino, a las órdenes del teniente Herrle. El material perdido – parte del mismo iba en el submarino desaparecido y el resto en el barco-estación *Busch* – fue reemplazado en Tromsö. Disponíamos de muy escaso tiempo para incorporarnos a nuestra zona de trabajo.

Nordostland/Spitzbergen, 14 de setiembre de 1943. Descarga del pesquero «Carl J. Busch»

»Yo había elegido la isla Nordostland, de las Spitzberg, que tiene una superficie de unos 15.000 km², y es uno de los territorios más duros del Artico. En más de un siglo de observaciones sobre los hielos de esta región, se ha comprobado que sólo se puede alcanzar la isla en condiciones favorables hasta el 15 de setiembre. Así, pues, ya había llegado el momento de iniciar el viaje, cosa que se efectuó el 9 de setiembre. Zarpamos de Hammersfest y a toda máquina nos dirigimos a Spitzberg. El submarino de escolta mandado por el teniente Herrle había comprobado que al menos seis o siete destructores británicos nos aguardaban frente a la costa occidental groenlandesa. En consecuencia, modificamos ligeramente nuestro plan, llegando a las islas Spitzberg por el intrincado litoral del Este. Pero no terminaron allí nuestras dificultades. A la altura de la isla de los Osos nos encontramos con un fuerte convoy aliado, al que pudimos eludir tras muchos sinsabores.

»El 13 de setiembre llegamos a la isla de Nordostland, encontrándonos con algo que no había sido observado desde hacía más de un siglo: el territorio aparecía completamente libre de hielo. Con el auxilio de las tripulaciones del *Busch* y del submarino instalamos nuestra estación. Luego se construyó otra cabaña destinada a almacenar el hidrógeno y para lanzar los globos sonda, y, finalmente, una



Spitzberg. Zona de acción del equipo meteorológico «Haudegen»



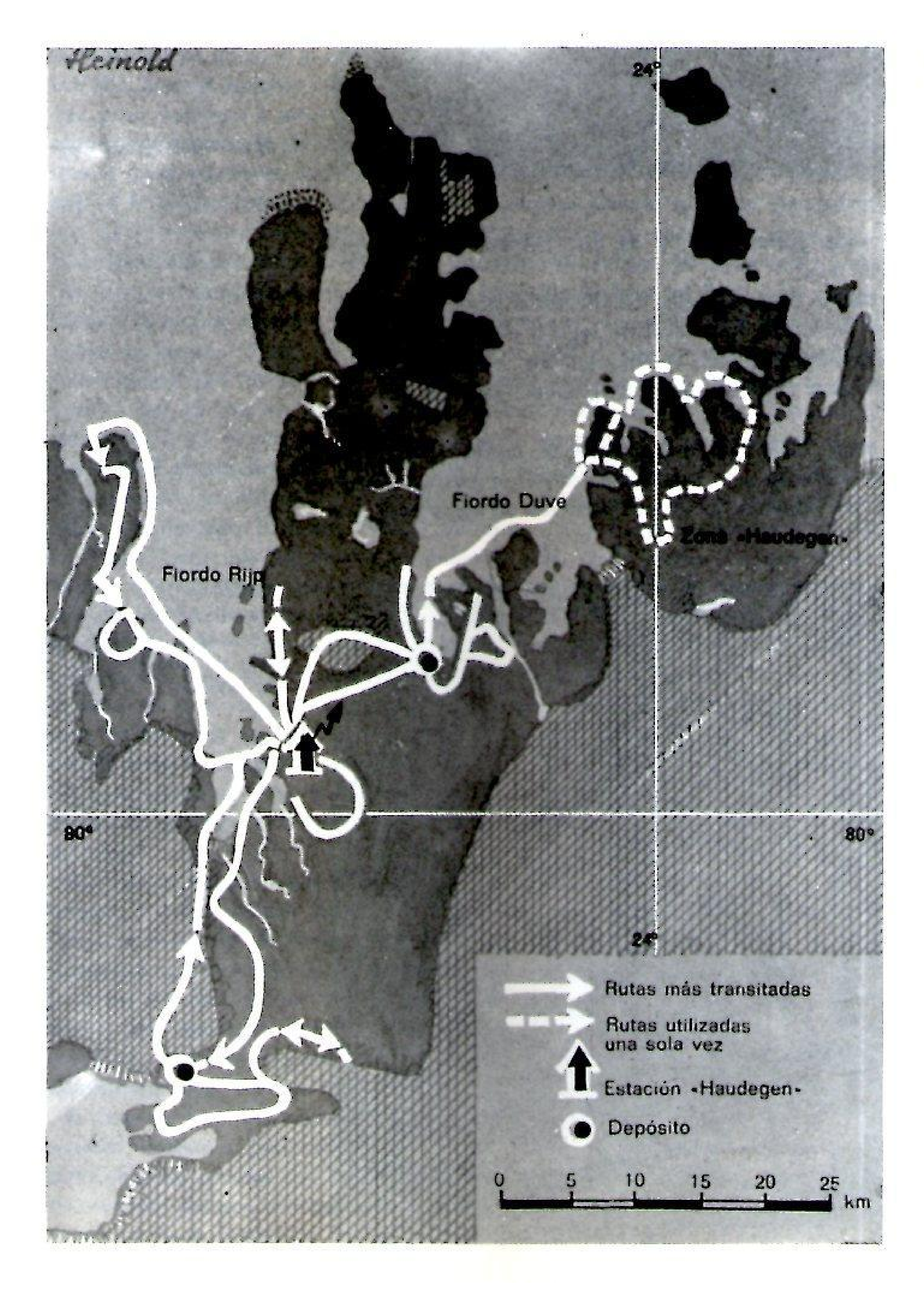
El equipo levanta el refugio de la estación meteorológica

sauna. El trabajo consumía enteramente el tiempo disponible, pero pude aprovechar la presencia de las dos naves. El submarino de 500 toneladas estuvo a mi disposición durante dos semanas, con objeto de facilitarme las investigaciones que debía efectuar en la isla de Nordostland. Ni qué decir tiene que aproveché bien el tiempo. Fui el primer científico que tuvo la oportunidad de bordear la isla por completo. A mi regreso, el pesquero y el submarino emprendieron el retorno al puerto de origen, y nos quedamos solos.»

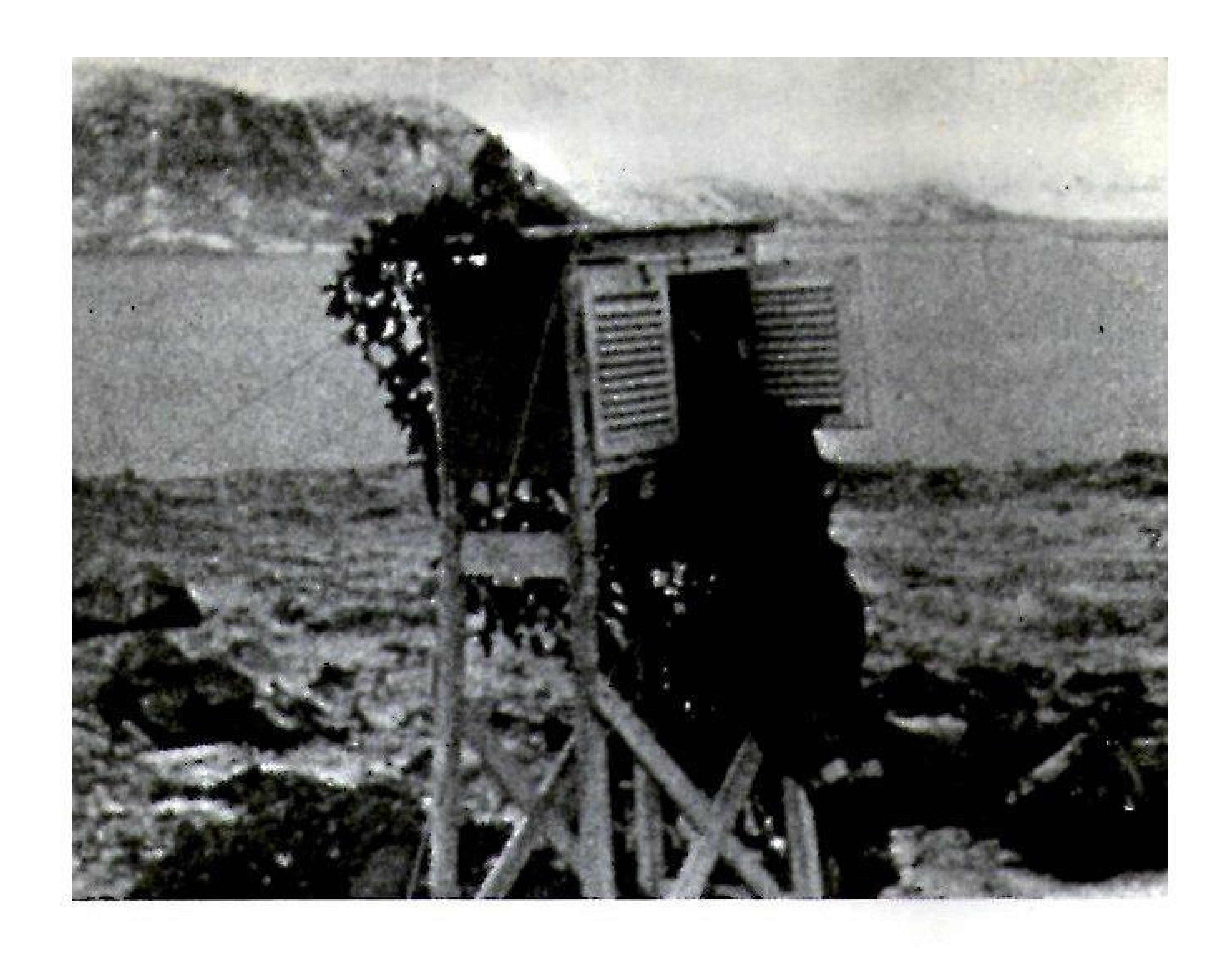
Durante la larga noche polar, el equipo – lo mismo que sus predecesores – se vio sometido a una intensa crisis nerviosa; no es para menos en más de tres meses de absoluta oscuridad en el exterior. Cada tres horas, el personal tenía que hacer una observación de los valores del suelo, y transmitirla en clave al Mando de Operaciones Navales. Una vez al día enviaban los globos con radiosonda hasta los límites de la estratosfera. La línea de ascenso indicaba la dirección y la fuerza del viento, mientras que el propio globo daba la presión y la temperatura del aire desde las alturas.
Entretanto, la Marina de guerra había instalado otra nueva estación flotante. El equipo meteorológico «Zugvogel», al mando del inspector náutico Hofmann, debía cruzar entre Groenlandia y Spitzberg a bordo del *Wuppertal*. En su último mensaje, de octubre de 1944, informó que sufría avería en las máquinas. Por entonces, el barco se hallaba solamente a pocos cientos de klilómetros del Polo Norte; el fallo en las máquinas significaba el fin de la tripulación y del equipo meteorológico. El grupo «Haudegen» era el último de los nueve formados por la Marina, y el único que trabajó durante el invierno de 1944 a 1945, de acuerdo con el plan establecido.
Además de las observaciones meteorológicas, los miembros del equipo recogieron datos de gran interés científico gracias a sus investigaciones sobre el clima, la fauna y la flora, así como de las características geográficas y geológicas de la zona.

«El 19 de octubre – informa el profesor Dege – había desaparecido el sol, y empezaba una noche polar de 127 días de duración. Puede decirse que es éste el período más duro, pero tuve la fortuna de mandar un equipo magnífico, entre

cuyos elementos reinaba una camaradería verdaderamente difícil de encontrar. Por otra parte, las observaciones meteorológicas y la recopilación de numerosos datos de interés científico – de esto nos ocupábamos preferentemente mi colega Baumann y yo – nos tenían enfrascados la mayor parte del tiempo. Y no sólo a nosotros dos, sino al equipo entero; así no cabía temer la aparición del llamado delirio polar. Para evitarlo, únicamente había que procurar la actividad total de los hombres; sin embargo, era también necesario que el trabajo tuviese algún sentido, no simplemente hacerlo por hacer algo. Entre los elementos jóvenes, por ejemplo, la acción consistía en poner trampas y luchar continuamente con el gran número de osos polares que nos rodeaban, de los cuales lograron matar nueve. Otros, a quienes la guerra había obligado a interrumpir los estudios, manifestaron el deseo de aprovechar la prolongada noche para refrescar la memoria; así



Territorio cubierto por el equipo meteorológico «Haudegen»



El doctor Wilhelm Dege en plena tarea

se organizaron clases con toda puntualidad, y de esta manera se alejó para siempre el fantasma del delirio polar.

»Las operaciones de observación meteorológica funcionaban perfectamente, y fuimos el primer equipo en establecer comunicación regular con la estación de Tromsö. Esto se debió por completo al jefe radiotelegrafista Heinz Ehrich, un buen experto, y al sargento Gustav Scheidtweiler, un verdadero genio en materias técnicas.

»Así transcurrió la noche polar, hasta que, a principios de marzo, tocando ya a su fin, las emisoras aliadas comenzaron a mofarse de nosotros, anunciándonos al propio tiempo una visita. No teníamos la menor intención de emprender una



Marzo de 1945. Miembros del equipo «Haudegen» se disponen a salir en misión de patrulla

acción militar, pero tampoco estábamos dispuestos a dejarnos sorprender, por lo que nos dedicamos a reforzar la estación. En cuanto a la visita, no llegó a producirse, limitándose todo a un simple juego de palabras.

»Con mucha frecuencia salíamos de patrulla. Dichas patrullas también tenían la misión de explorar el terreno de la zona norte de la isla, con objeto de lograr información científica. Teníamos contacto permanente con la patria, y estábamos al corriente de la delicada situación.

»Nos preguntaron desde Oslo si, en lugar de quedarnos en Spitzberg hasta el otoño de 1945, podríamos hacerlo por un año más, en cuyo caso nos mandarían dos aviones con los suministros necesarios.

»Desde el punto de vista de la historia militar, resulta de interés advertir que, al parecer, se intentaba continuar la guerra desde Noruega. Nada hubo de los aparatos con material y víveres; en vez de ellos, nos enteramos por nuestras radios de la derrota en todos los frentes y, por último, de la capitulación. Ya no éramos sino un grupo a la deriva, una vez terminada la Segunda Guerra Mundial. Los documentos secretos relativos a nuestro cometido y situación fueron destruidos, y no volvimos a tener contacto con la emisora de nuestra base. Pero lo que oíamos nos interesaba desde el punto de vista científico. Los rusos, por ejemplo, fueron los primeros en lanzar al éter partes meteorológicos sin cifrar; pensamos que, si lo hacían los soviéticos, también podíamos hacerlo nosotros, de manera que, en lo sucesivo, transmitimos nuestra información sin emplear la clave.

»Las observaciones meteorológicas nos parecían más fáciles. En el invierno, hasta con fuertes tormentas de nieve y temperaturas de incluso 48º bajo cero, enviábamos los globos sonda a la estratosfera, mientras se continuaban las observaciones en tierra. Ahora ya no hacía frío, y éramos más personas disponibles – terminaron las obligaciones militares, como, por ejemplo, defender la estación –, con lo que se podían emprender más viajes de carácter exploratorio. Hasta que llegó el verano, recorrimos más de un millar de kilómetros en nuestros trineos arrastrados por perros o con los esquís calzados.

»No obstante, la situación por la que estaba atravesando nuestro país nos apenaba cada día más. El estado físico y moral en que nos encontrábamos no podía ser mejor, pero nos inquietaba la situación allá, en la patria. Llegado agosto, cuando las primeras y tenues capas de hielo aparecieron en el fiordo, preguntamos por radio si en dicho año irían a recogernos. Con gran sorpresa recibimos la nueva de que el 3 de setiembre de1945, es decir, bastante tiempo después de la capitulación, llegaría en nuestra busca un grupo de cazadores de focas noruegos. El barco en que viajaban alcanzó nuestro emplazamiento con alguna dificultad, pues no en vano habíamos ido a parar a un territorio situado al borde de las posibilidades de la existencia humana.

»El 4 de setiembre hubo que firmar ante el capitán del barco un documento de rendición, el último correspondiente a una unidad alemana en la Segunda Guerra Mundial.

»Una vez cumplidos estos trámites, nos dispusimos a embarcar el material más valioso, y a transformar la estación en un refugio para náufragos. Ya todo en orden, el barco nos llevó de regreso a Tromsö.

»Llegamos a este puerto el 13 de setiembre de 1945. El primer recibimiento por parte de los aliados fue un tanto esquivo, pero luego nos trataron con gran afecto. Mis camaradas fueron inmediatamente enviados a casa. En lo que a mí concierne, hube de efectuar una primera valoración de nuestras observaciones científicas y luego me dejaron marchar.

»En vista de la crítica situación en Alemania, los noruegos confiscaron todo el material, incluso el particular. Sin embargo, pasado algún tiempo conseguí recuperar valiosos apuntes con los que proseguir mis trabajos científicos, gracias a la intervención del que más tarde fue canciller, el doctor Adenauer, y del que sería presidente de la República Federal Alemana, doctor Theodor Heuss.»

Operación "Greif"

En la mañana del 18 de diciembre de 1944, la Policía Militar norteamericana detuvo, a unas docenas de kilómetros a retaguardia del frente, cerca de la localidad belga de Dinant, en la carretera que conduce al puente sobre el Mosa, a un jeep ocupado por cuatro soldados norteamericanos.
Aunque desconocían el santo y seña, tenían los documentos en regla, como mostrando ser miembros de la 5.ª División Acorazada estadounidense.
La patrulla estaba a punto de dejarlos seguir adelante, cuando uno de los hombres vio sobre los faros del jeep unos forros de paño con pequeñas ranuras.
«Are you Germans?», dijo, mientras quitaba el seguro de su metralleta.
Los cuatro levantaron los brazos.

Las Ardenas,
17 de diciembre de 1944



Poco después de la medianoche del 26 de octubre de 1944, salía un telegrama del Cuartel General del Führer.
Iba destinado a todas las unidades de la Wehrmacht, la Marina de guerra, la Luftwaffe y las SS, a excepción de las plazas cercadas del litoral atlántico – Lorient, St. Nazaire, La Rochela, Royan –, las islas del Canal y las tropas «extranjeras»:
«El Füherer dispone la creación de una unidad especial para llevar a cabo ciertas operaciones en el frente occidental. Equivaldrá a los fectivos de dos batallones.
»Los uniformes, material, armas y vehículos capturados a los norteamericanos deberán entregarse a dicha unidad. En todas las de la Wehrmacht, Marina, Luftwaffe y SS, se escogerá personal voluntario que reúna las siguientes condiciones:

a) Físicamente apto para todo servicio, en particular los más difíciles, espíritu elevado y destacadas cualidades personales;
b) perfecto conocedor de la lucha de guerrillas;
c) dominio del idioma inglés, sobre todo del inglés-americano, así como del vocabulario técnico militar.

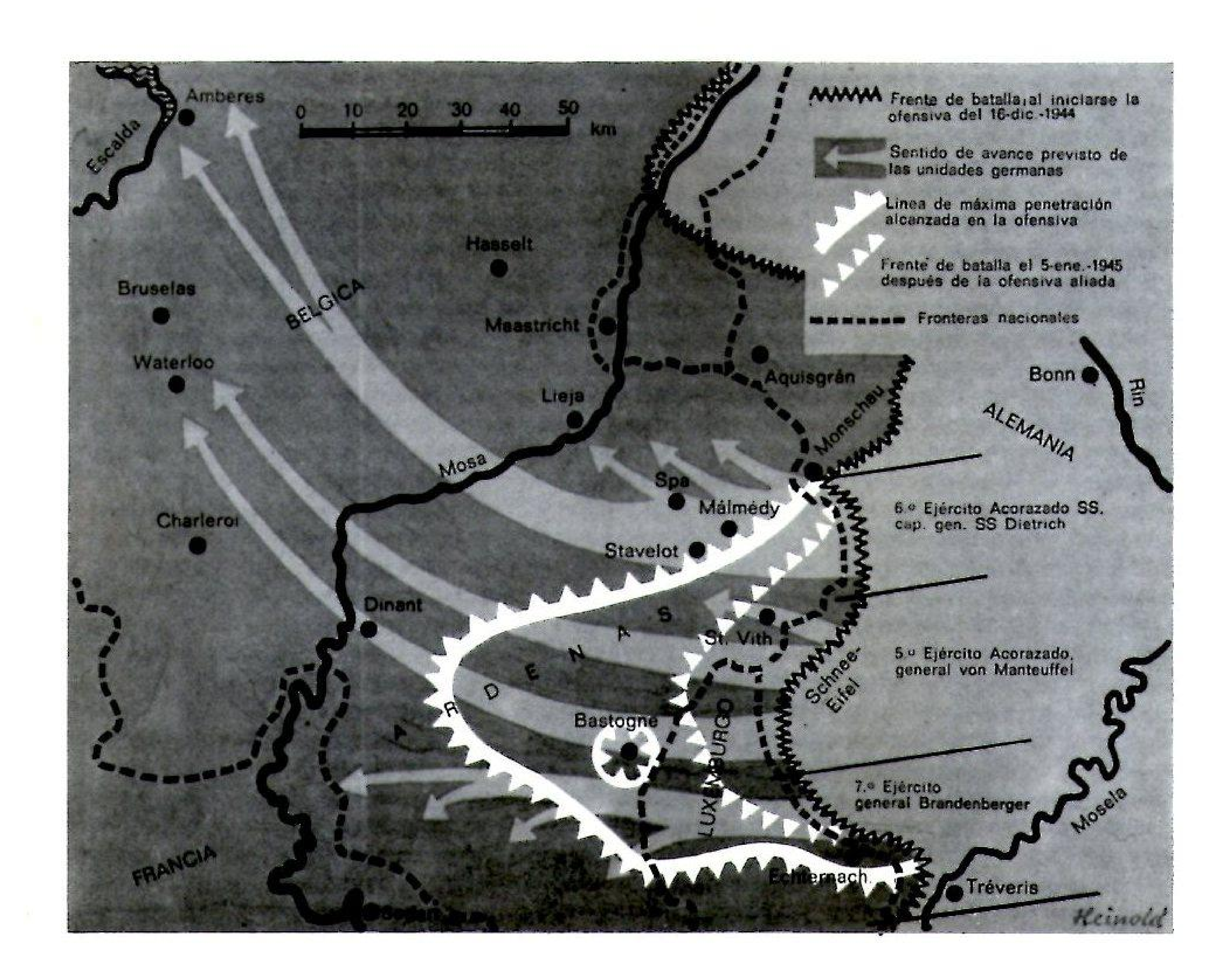
»Esta orden se comunicará inmediatamente a todas las unidades.
»Los voluntarios elegidos se presentarán a la unidad del teniente coronel Skorzeny en Friedenthal, cerca de Berlín.
»Firmado: *Keitel.*»

Cinco días después, el Servicio Secreto aliado conocía el texto de esta orden; de momento se ignoraba por dónde comenzar a investigar, así es que dejaron de lado la cuestión.
La orden fue una idea personal de Hitler. El 22 de octubre mandó comparecer ante él al teniente coronel Otto Skorzeny. El vienés Otto Skorzeny, de profesión ingeniero, director de una fábrica de armazones para la construcción, había ingresado en 1939 en el Leibstandarte Adolf Hitler, y dirigió unidades de comandos y sabotaje. Debido a su formación técnica se le destino a estos cometidos, adscrito a la sección extranjera del SD (Servicio de Seguridad). Skorzeny fue condiscípulo de Ernst Kaltenbrunner, a la sazón jefe de la Central de Seguridad del Reich, y adquirió enorme popularidad con motivo de la liberación, en setiembre de 1943, de Benito Mussolini, detenido en un hotel del Gran Sasso. A pesar de su rango de *obersturmbannführer* de las SS, equivalente al de teniente coronel de la Wehrmacht, Skorzeny tenía más atribuciones que muchos generales.


El teniente coronel Otto Skorzeny

Hitler le ordenó formar la 150ª Brigada Acorazada, unidad destinada a la ejecución de misiones especiales. Al iniciar en diciembre la ofensiva de las Ardenas, con la que pensaba forzar un segundo Dunkerque para los aliados, los hombres de Skorzeny, vestidos con uniformes norteamericanos y sobre vehículos igualmente norteamericanos, aprovecharían la sorpresa creada por el ataque alemán para confundirse entre las tropas enemigas en retirada, llegando con ellas hasta los puentes del Mosa. Su misión consistiría en mantener intactos los puentes, hasta la llegada de las divisiones alemanas, que de esta forma podrían conquistar Amberes, objetivo de la jornada, mediante un rápido avance.
Además de la 150ª Brigada Acorazada, se constituyó un comando especial, que sería enviado como avanzadilla. Los hombres de este comando especial debían pasar a las líneas aliadas en calidad de soldados norteamericanos al iniciarse la ofensiva. Su misión consistía en realizar misiones de sabotaje y producir confusión en las filas enemigas, con objeto de simplificar el avance de las unidades alemanas.
El conjunto de estas operaciones fue denominado operación «Greif».

Los efectivos totales de la brigada estaban previstos en: 3.300 hombres, dos compañías acorazadas con 10 carros norteamericanos «Sherman» cada una, tres compañías de reconocimiento con vehículos blindados, en número de 10. Sin embargo, sólo comparecieron 600 voluntarios en total, de los que únicamente 10 dominaban perfectamente la lengua inglesa-norteamericana, 40 la conocían de su época escolar, y los demás apenas apenas entendían unas palabras.
En resumen, que sólo se reunió dotación para dos carros «Sherman» y media docena de vehículos blindados.
Los conocedores del idioma inglés fueron integrados en el comando especial, en los tres grupos siguientes:
De sabotaje, de cinco a seis hombres, encargados de volar puentes y depósitos de combustible y municiones.
Comandos exploradores, de tres a cuatro hombres, con la misión de perturbar las comunicaciones aliadas, cortar hilos telefónicos, destruir centrales y emisoras, y divulgar noticias falsas.
De reconocimiento, de tres a cuatro hombres, que profundizarían considerablemente en territorio enemigo, para informar por radio sobre el material, artillería y movimientos de tropas. Además, transmitirían falsas órdenes a las unidades enemigas, cambiarían de lugar los postes indicadores de carretera, así como las señales de campos minados, originando con ello un caos absoluto en la retaguardia enemiga.



La ofensiva de las Ardenas

Uno de estos grupos de reconocimiento estaba mandado por el sargento Heinz Rohde:

«Hacia mediados de octubre de 1944, después de haber pasado un tiempo como instructor en una compañía radiotelegráfica, me destinaron a una unidad de transmisiones en Hamburgo. Entre la tarea rutinaria de difundir las órdenes se produjo un día algo fuera de lo corriente: llegó un telegrama en el que solicitaban voluntarios para misiones especiales, a condición de dominar la lengua inglesa.

»Al principio creí que se trataría de establecer puestos de escucha y localización de unidades enemigas. Juzgué que esta misión especial no resultaba demasiado peligrosa, pero a las pocas semanas tuve que rectificar por completo mi aventurada opinión.

»Tras unas pruebas de conocimientos de inglés, quedamos solamente dos candidatos en mi unidad. Nos proporcionaron los documentos oportunos –sin olvidar las vituallas–, y fuimos acompañados hasta la puerta del cuartel con grandes muestras de afecto. Nuestro destino era una pequeña estación, Rappenberg, en los límites del campo de adiestramiento de Grafenwöhr, en Baviera.



Sargento Heinz Rohde, en 1944

»El viaje por casi todo el territorio del Reich fue largo y penoso. El tren iba atestado de militares de todas las armas y graduaciones; con frecuencia subían y bajaban patrullas de la Wehrmacht, y a veces efectuaba largas paradas en cualquier estación. En una de ellas, al sur de Bayreuth –era ya de noche y no logré distinguir el nombre de la estación–, volmimos de pronto a la realidad. Por medio de un altavoz estridente repitieron varias veces que los miembros de la Wehrmacht con destino a Rappenberg tenían que apearse del tren y presentarse a la comandancia. Nos reunimos en la sala unos 30 hombres. Me fijé bien en ellos y pude observar un cuadro nada común. Había uniformes y grados de todas las armas, desde capitán de la Marina a cabo primero de la Luftwaffe, de teniente de Infantería hasta elementos de las SS.

»Mientras nos reuníamos todos, un capitán de edad madura se dirigió al edificio de la comandancia. Era el capitán de corbeta Von Beer, a quien habría de conocer bien. Poco después reapareció en compañía de dos oficiales de las SS, los cuales nos informaron brevemente de lo que se trataba. La documentación y lista de embarque del grupo fueron entregados al capitán, que nos saludó diciéndonos que desde aquel momento pertenecíamos a la 150ª Brigada Acorazada. Cerca de la estación había dos camiones con asientos; éste sería el medio de transporte hasta nuestro destino. Todos nos apresuramos a instalarnos en los vehículos. Después de unas dos horas de marcha, en las que gran parte del tiempo circulamos por rutas de segundo orden, llegamos a un cuartel, débilmente iluminado, y efectuamos la presentación. Unos centinelas revisaron nuestros papeles, y luego nos hicieron pasar al interior. Nuestro intento de hablar con ellos resultó vano, puesto que se trataba de voluntarios ucranianos que no sabían alemán. Una vez instalados, comenzaron las pruebas de idioma inglés, en esta ocasión más severas. A partir de entonces, mi camino se separó del de mis camaradas hamburgueses, a quienes no volví a ver. Me destinaron a un ala del cuartel, con la compañía del capitán Stielau. Ya desde el primer momento llamó mi atención la forma de tratarse los militares de distinta graduación; la atmósfera reinante no se parecía apenas a la de un cuartel, por la camaradería y amabilidad con que se hablaban todos; este maravilloso sentimiento sólo ocurre en el frente de batalla cuando los hombres se ven amenazados por un serio peligro. La primera fase resultó en extremo activa, y en ella nuestra labor se centró en ver películas norteamericanas, sobre todo bélicas, y en charlar con los prisioneros de guerra estadounidenses. La idea perseguida por este entrenamiento consistía en transformarnos lo antes posible en ciudadanos yanquis.



Entrenamiento de comandos especiales en el campamento de Grafenwöhr, noviembre de 1944

»Como manejados por hilos invisibles, las amistades entre nosotros fueron interrumpidas, o bien se completaron y mudaron de acuerdo con un plan establecido. Es natural que cada uno estuviese atento a la situación, por si se descubría el

motivo real de nuestro entrenamiento. Estaba prohibido abandonar el cuartel, escribir cartas y tener contacto con otros elementos que no fueran los pertenecientes a la 150ª Brigada Acorazada. La tensión alcanzó su punto álgido cuando un buen día, después de prolongada espera, nos presentaron a un oficial que lucía la Cruz de Hierro. Se trataba nada menos que de Otto Skorzeny, *obersturmbannführer* de las SS (teniente coronel) y jefe de los comandos.

»Desde aquel día nos dividieron en dos grupos. El Grupo I –destinado a las operaciones de sabotaje– fue llevado a un garaje en el que se encontraban unos 10 vehículos del ejército norteamericano, en excelentes condiciones de funcionamiento. Cada pelotón recibió un vehículo. El Grupo II, al que yo pertenecía, llamado de agentes, recibió seis "jeeps" con material de transmisiones, así como emisores- receptores alemanes, todo ello en perfecto estado. En las jornadas siguientes se produjo otra distribución de personal –cuatro hombres por cada "jeep"–, con la denominación de "Ford-Distance-Teams"; los dos vehículos restantes y su dotación se llamaron "Long-Range-Teams". A partir de esta nueva designación, cada grupo se entrenó con absoluta independencia; esta medida, que al principio considaramos un tanto absurda, demostró más tarde ser muy oportuna. El jefe de cada pelotón recibía instrucción aparte, insistiéndose en las tácticas de maniobra utilizadas por los norteamericanos.

»Uno de los ejercicios más repetidos consistía en una irrupción junto con vanguardias acorazadas, seguido de un despliegue por las alas, por un terreno quebrado; después se atravesaban las líneas norteamericanas, continuando el avance hasta llegar al objetivo, para, una vez en él, ejecutar la misión encomendada. Pero, hasta el momento, seguía con la impresión adquirida cuando servía en las unidades de Transmisiones en Hamburgo. Al parecer, se fraguaba una gran ofensiva a desarrollar en breve plazo, y yo tendría que manejar la emisora para obtener datos del enemigo; respecto al vehículo y el uniforme norteamericanos, imaginé que se debía a la conveniencia de no ser localizados inoportunamente por el enemigo.

»Las siguientes semanas transcurrieron con duros entrenamientos puramente militares, tan intensos y variados como jamás habíamos conocido.

»Además de pasarnos muchas horas entrenándonos en la lucha cuerpo a cuerpo



Ejercicios de la 150.ª Brigada Acorazada



y realizando duros ejercicios deportivos, los zapadores nos enseñaron el manejo de los explosivos de plástico, hasta entonces desconocidos por nosotros. Después continuó un entrenamiento similar al que recibían lo comandos norteamericanos, poniendo especial atención en el despliegue de unidades, conocimiento de sus grados, manejo de sus emisoras, vocabulario militar y Morse; por último, tiro con metralletas silenciosas. Una vez que se tocaba diana, no había nada esquematizado en nuestra instrucción. Los instructores iban de un grupo a otro, dando ánimos y procurando cubrir las lagunas. En ellos se notaba la prisa que había en que estuviésemos preparados para cuando llegase el momento oportuno. Las frecuentes incursiones de los bombarderos norteamericanos y las malas noticias que llegaban del frente nos hicieron comprender que pronto entraríamos en acción.

»Cuando una mañana de los primeros días de diciembre fuimos llamados a la sección de vestuario, comprobamos que había allí gran cantidad de uniformes norteamericanos. Empezando por la ropa interior, hasta completar el atuendo, nos convertimos en auténticos soldados estadounidenses. No faltaban, como es natural, los correspondientes documentos, en especial tarjeta de identidad, que Dios sabe cómo respondían a nuestras señas. A mí me tocó ser el sargento norteame-

Ejercicios de la 150.ª Brigada Acorazada



Ejercicios de la 150.ª Brigada Acorazada

ricano Morris Woodahl, que regresaba al frente tras haber disfrutado de un breve descanso.

»La escena parecía algo irreal. Un grupo de soldados alemanes convertidos en G.I. de tomo y lomo. Tan extraña y fantástica impedimenta fue camuflada con un traje de paracaidista, con objeto de no llamar la atención de los otros ocupantes del cuartel. Las armas, los instrumentos y los cascos fueron depositados en los vehículos.

»Al día siguiente abandonamos el campamento, y nos trasladaron a un tren no lejos de allí, que constaba de vagones de pasajeros y de carga. Junto al convoy pude observar, formada por primera vez, a toda la 150ª Brigada Acorazada. Junto al convoy había un gran número de hombres y vehículos. "Jeeps", carros "Sherman", ambulancias, carros "M-IV" con torreta y el cañón cubiertos, camiones norteamericanos, etc. En los vehículos no faltaba la estrella blanca americana, casi todas, naturalmente, recién pintadas.

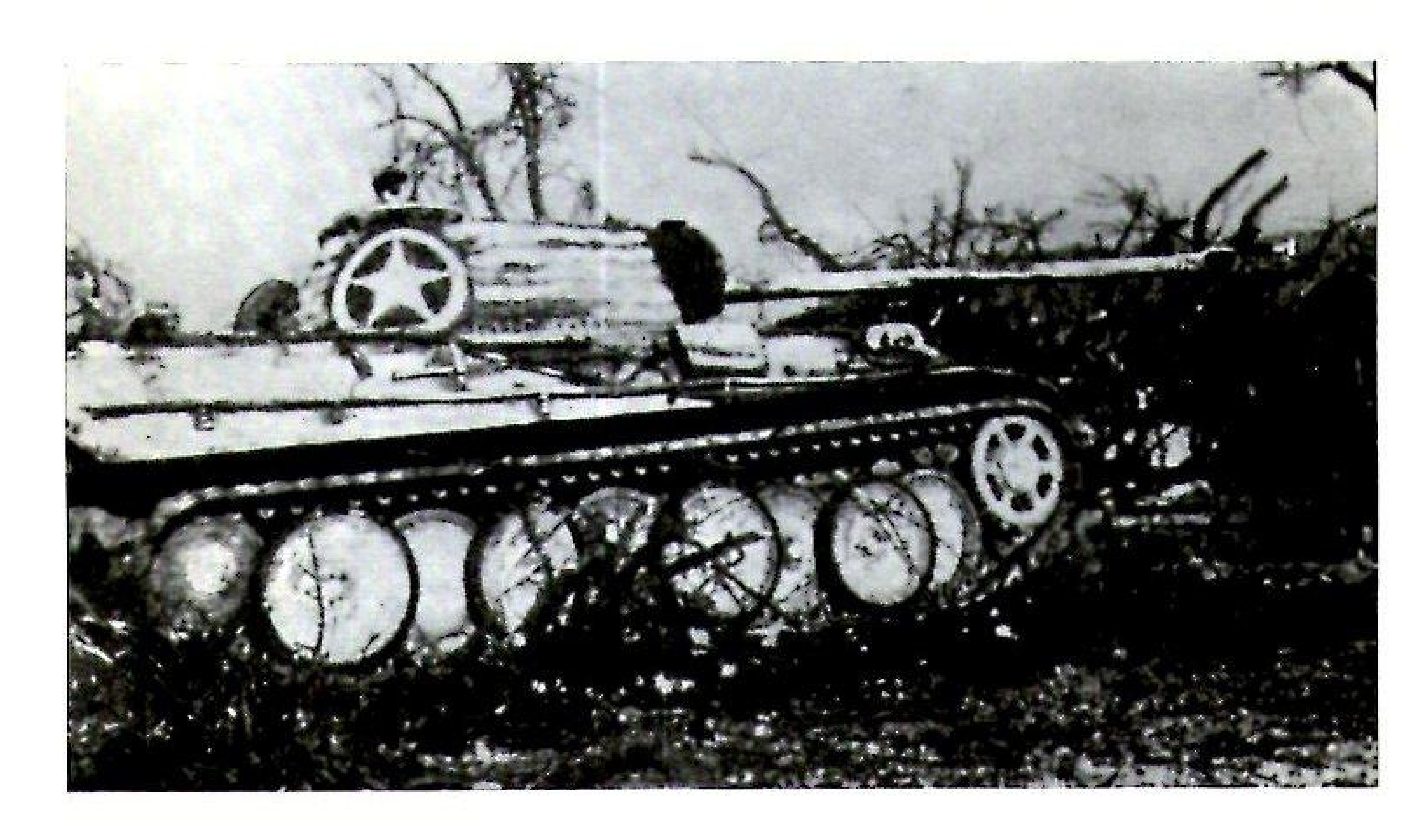
»En poco tiempo, los hombres ocuparon sus lugares, y el material fue cargado en los vagones y cubierto con enormes lonas. Y de nuevo emprendimos viaje. Nuestro destino fue el campo de instrucción de Colonia-Wahn. En esta ocasión, el trayecto se cubrió con rapidez, y la descarga se efectuó poco después de oscurecer. No tuvimos mucho tiempo para echar un vistazo a nuestro alrededor, aunque sí lo suficiente como para darnos cuenta de los edificios en ruinas, y de las carreteras embarradas y en pésimo estado. Un panorama en verdad desolador.»

Hitler había prohibido, bajo pena de muerte, hablar de la proyectada ofensiva de las Ardenas a los pocos generales y oficiales de Estado Mayor que estaban al corriente de la operación.

Los mariscales Von Rundstedt y Model, encargados de dirigirla, también guardaron la natural reserva. Incluso a los altos centros que de uno u otro modo intervenían en la ofensiva se les comunicaban las necesarias instrucciones con otro nombre clave, que se alteraba cada dos semanas.

A partir de cierto momento, los propios generales debían trazar los esquemas generales de la operación, y redactar por sí mismos todos los documentos relacionados con la ofensiva. Además, venían obligados a llevar consigo todos los papeles, sin separarse de ellos ni un solo instante, tanto de día como de noche.

La denominación cifrada de esta ofensiva, que hasta principios de diciembre había sido «Wacht am Rhein» (Guardia en el Rin), se transformó de pronto en «Herbstnebel» (Niebla de otoño); la idea que se perseguía con ello era la de



Carro de combate alemán «Tigre», con el camuflaje de la 150.ª Brigada Acorazada



Soldados alemanes en espera de iniciar la ofensiva

producir confusión, pues tal nombre ya había sido utilizado en setiembre de 1944, con motivo de la retirada de la llanura del Po.
Y, para mayor desconcierto, el mariscal Keitel envió el 12 de octubre una orden del día a todos los mandos de tropa del frente occidental, indicando que, por el momento, no podía montarse una contraofensiva en gran escala, dado que el grueso de las tropas sería destinado a la protección del territorio del Reich. Las radios simularon la existencia del 25º Ejército alemán al norte de la proyectada línea de ataque, y que material pesado se transportaba mediante caballerías, mientras los aviones, volando a baja altura día y noche, producían el estruendo necesario para dar veracidad a la argucia.
Desde la tarde del 10 de diciembre de 1944, la radio luxemburguesa, controlada por los aliados, intercalaba mensajes en clave, entre sus emisiones de propaganda destinada a los soldados alemanes: «Tía Emmy saluda al cabo Otto Meier», y otros parecidos. Estos mensajes se transmitían por orden del Servicio Secreto aliado, e iban destinados a los miembros de la resistencia belga y holandesa que pasaban información a través de las líneas alemanas. Dichos elementos eran trabajadores forzados al servicio de la Organización Todt, que habían sido reclutados mientras efectuaban trabajos de ampliación de la Línea Sigfrido.
Los informes delataban a los aliados que se estaban realizando grandes movimientos de tropas alemanas en la zona de Aquisgrán-Mönchengladbach, donde al parecer los alemanes esperaban una ofensiva aliada. En los mensajes se daban detalles acerca del número y potencial de las divisiones alemanas desplegadas en el territorio mencionado anteriormente.
En todos los partes figuraba el ruego apremiante del jefe del grupo, en el sentido de que a través de Radio Luxemburgo se confirmase la recepción de sus mensajes.
Y la otra parte obraba en consecuencia, no sólo ratificando los informes, sino acumulando efectivos en la zona Aquisgrán-Mönchengladbach. La operación «Heinrich», como fue denominada esta maniobra diversiva, fue una de las muchas encaminadas a disimular los preparativos de la ofensiva de las Ardenas.
Mientras tanto, la marcha continuaba. Se utilizaron rampas móviles para que los pesados carros «Tigre», los llamados «dientes de dragón», salvaran los obstáculos contra-carro de la Línea Sigfrido. Con objeto de amortiguar el estrépito de las cadenas, se tendían estacas de madera cubiertas con paja y, para economizar



La 150.ª Brigada Acorazada en el bosque Blankenheimer, 14 de diciembre de 1944

combustible, la munición para el primer gran fuego de barrera fue transportada por soldados y caballerías.
Estaba prohibido efectuar intercambio de mensajes telegráficos, vigilándose las instalaciones telefónicas privadas detrás de las líneas. Se situó en cada pueblo a un oficial llamado de «camuflaje»; la policía militar escudriñó la zona, interceptando el tráfico superfluo por carretera. Fueron retiradas las patrullas de exploración, y enmudeció la artillería. Con el fin de impedir que se produjeran deserciones, ya desde comienzos de diciembre se retiró de sus unidades a los soldados oriundos de Alsacia, Bélgica y Luxemburgo, destinándolos a otras más a retaguardia. Se distribuyó carbón vegetal entre las cocinas de campaña próximas al frente de batalla, para que no traicionasen con el humo.
Al amanecer del 15 de diciembre se inició la operación «Währung» (Moneda), cuando dos «jeeps» con personal de Skorzeny vestidos con uniforme norteamericano dejaron atrás las líneas alemanas para dirigirse a la localidad de Hundsfeld.
Como se había previsto que entre el 16 y el 24 de diciembre el abastecimiento del enemigo debía ser obstaculizado todo lo posible mediante sabotajes de la población civil, el grupo especial «Währung» fue el encargado de dirigir esta operación. Cuatro destacamentos de cinco a siete hombres cada uno tenían que distribuir 30 millones de francos belgas y franceses entre los hombres de confianza del Abwehr en Holanda y Bélgica, los cuales, a su vez, repartirían el dinero entre los obreros del puerto y los ferroviarios. Los billetes eran nuevos, y procedían de los talleres del Servicio de Seguridad alemán.
Se esperaba con ello que los trabajadores portuarios, con la paga de una semana

en el bolsillo, preferirían irse a sus casas en lugar de descargar barcos ingleses y norteamericanos. Por la misma razón, los ferroviarios perderían la ilusión por el trabajo durante unas jornadas.

«Al anochecer del 13 de diciembre –informa Heinz Rohde–, la 150ª Brigada Acorazada se puso en marcha por las nevadas carreteras. Poco antes de amanecer, el grueso de la unidad llegaba a los bosques protectores de Blankenheimer. Por desdicha, los del grupo de mando no pudimos incluirnos en la vida alegre del campamento, sino que tuvimos que acurrucarnos en tiendas separadas, a la espera de los acontecimientos. Entonces llegó un sonriente oficial, acompañado de varios soldados que arrastraban pesadas cajas, y desaparecieron en una tienda. Al cabo de un rato, la tienda en cuestión vio aumentado el número de sus ocupantes, encontrándose entre ellos el jefe del comando, Stielau, el capitán de corbeta Von Beer y nosotros, los jefes de destacamento. Después de una prolongada conferencia, en la que por primera vez se habló con todo detalle de la misión a realizar por nuestro comando, se procedió a la apartura de las cajas con la mayor solemnidad.

»Lo que se ofreció a nuestros fatigados ojos era como para devolver la alegría a cualquiera. La caja estaba repleta de cigarrillos americanos, tabletas de chocolate, cerillas y conservas de todas las clases y procedencias imaginables. Lo que había en la que se destapó a continuación bastaba para cubrir mis necesidades materiales durante el resto de mi vida: nada menos que estaba llena hasta el borde de dólares americanos y libras esterlinas. En cuanto a la primera, es decir, los cigarrillos, el chocolate, etc., se distribuyó entre todos con meticulosidad prusiana. También se hizo lo mismo con el dinero, pero con la advertencia de que nuestros fondos interinos se destinasen a sobornar a los centinelas enemigos, de permitirlo la situación, y de que, a fin de no despertar sopechas, convendría ensu-

17 de diciembre de 1944. El jefe del grupo de combate Peiper, teniente coronel Joachim Peiper (izquierda), en su «Volkswagen» anfibio



ciar y arrugar un poco los billetes, aunque no en exceso. La tercera caja, mucho más pequeña, no contenía nada saludable, si bien, a primera vista, estábamos ante una buena cantidad de encendedores nuevecitos. El hecho de que no fueran de especial calidad, ni de que no llevasen grabadas nuestras iniciales, nos lo explicó nuestro jovial comandante con la discreta advertencia de que entre el algodón del encendedor había oculta una diminuta ampolla de ácido cianhídrico. Si nos localizaban y detenían en plena acción, no teníamos más que morderla y evitarnos las molestias que sin duda nos proporcionaría el enemigo. De lo contrario..., buen provecho.

»Tras desearnos buena suerte y volver a nuestras respectivas tiendas, reflexionamos con toda claridad sobre el tipo de absurda empresa para la que nos habíamos preparado durante las últimas semanas. Bien mirado, era como emprender un viaje directo hacia la eternidad, para el que no sabíamos si nuestras almas pecadoras se hallaban bien dispuestas.

»Al atardecer del 15 de diciembre de 1944, nuestros grupos de descubierta se separaron del resto de la brigada y emprendieron la marcha en dirección a la ciudad de Kehl, donde el capitán de corbeta Von Beer se presentó en el puesto de mando del 1.er Cuerpo Acorazado. De allí nos encaminamos a las líneas de vanguardia del Regimiento Acorazado Peiper. Y allí estábamos: los pesados colosos de acero del tipo «Tigre real», bajo cuyo amparo cambiaríamos de frente en el plazo de unas horas. La vanguardia acorazada se adelantó hasta un centenar de metros de las líneas norteamericanas, y se prohibió hablar y fumar. Las horas que faltaban hasta el comienzo del ataque – señalado para las cinco y cuarto del 16 de diciembre – transcurrieron en medio de una calma artificial, en la que todos nosotros nos sentimos muy nerviosos e intranquilos.

»Pocos minutos antes de la hora H nos depedimos de nuestros camaradas con un fuerte apretón de manos y nos dirigimos a nuestros «jeeps», cada uno de los cuales se hallaba al amparo de «su» mastodonte. El comandante de la sección de carros – un joven oficial de la División Hitlerjugend – movió varias veces la cabeza a la vista de nuestro grupo, pero sin hacer preguntas, como corresponde a un buen soldado, limitándose a ordenar que se disparase la primera salva de artillería y de cohetes sobre un bosque situado a unos 50 m de distancia, que sería nuestro destino inmediato.

»Las cinco y cuarto de la madrugada. Con matemática precisión se desencadenó el infierno junto a nosotros. Los proyectores en torno al monte Venn apuntaban con sus dedos luminosos hacia las posiciones norteamericanas, mientras que, a su



Ofensiva de las Ardenas. La Infantería alemana en acción.
Derecha: Columna acorazada norteamericana en llamas

lado, las baterías artilleras y de cohetes iniciaban un fuego tan nutrido como nunca habíamos presenciado en un sector tan reducido. El silbido familiar de nuestras granadas nos hizo comprender que nos encontrábamos muy cerca de las posiciones enemigas. Una serie de bengalas luminosas nos mostró un pronto cambio de escenario: los hasta entonce mudos y amenazadores carros de combate parecían haber recobrado la vida. Unos 50 m más adelante se detuvo el carro tras el cual marchaba nuestro «jeep». La vanguardia acorazada, que se retiró a continuación, nos indicó que ahora ya nos encontrábamos en tierra de nadie. Había llegado el momento de quitarnos el uniforme de paracaidista que ocultaba nuestros uniformes norteamericanos. La operación resultó verdaderamente acrobática para nuestro conductor, pues tuvo que hacerlo durante la marcha. Nuestro «jeep» se encabritó y, mientras el hombre que iba al volante pisaba a fondo el acelerador, el que iba a su lado intentaba desesperadamente sortear los obstáculos empuñando el volante. Pasamos cerca de un camión norteamricano incendiado. Nuestro carro de escolta se alejó dando un gran rodeo. Al fin tropezamos con las avanzadillas yanquis. Una sección de infantería norteamericana colocaba una pieza anticarro en posición. Nos tranquilizamos al comprobar que, excepto por nuestra suciedad reciente, nuestra apariencia era idéntica a la suya.

»Un sargento nos hizo señas, tal vez con la pretensión de mandarnos algo, pero teníamos órdenes estrictas y, además, estábamos seguros de no pertenecer a su unidad, de manera que hicimos caso omiso y seguimos carretera adelante. Nos tropezamos con un yanqui larguirucho, cuyas rayas blancas en el casco y el brazar con las letras «MP» no dejaban la menor duda en cuanto a su autenticidad. A su lado había tumbada una motocicleta. El hombre nos hacía señas de que nos apartásemos, pues aquél era terreno batido. Todavía no comprendo hoy cómo en nuestra excitación logramos tomar la curva. Sea como fuere, el caso es que nos alejamos a toda velocidad.

»De todos modos, durante la primera hora nadie pudo quitarnos una especie de náuseas por haber visto tan de cerca a un auténtico G.I. a unos metros de nosotros. El fuego constante de la artillería propia, las sombras perezosas del amanecer y el constante ir y venir de las unidades enemigas nos favorecieron inesperadamente al comienzo de nuestra aventura. Comprobamos con satisfacción la efectividad de nuestro camuflaje, lo que nos tranquilizó mucho.

»Tranquilidad por otra parte engañosa, como luego habríamos de comprobar. ¿Cómo íbamos a saber que en un «jeep» norteamericano sólo van dos o, a lo sumo, tres hombres? Además, nadie nos había dicho que, o bien circulan con los

Las Ardenas,
16 de diciembre de 1944





En las posiciones norteamericanas, poco después de iniciarse la ofensiva alemana

faros encendidos, o a oscuras, pero en modo alguno con los faros cubiertos por una tela, lo que nosotros denominamos luz de enmascaramiento. Sin embargo, continuamos adelante con nuestro peligroso viaje, con destino a la pequeña ciudad de Huy, situada a orillas del Mosa. La jornada había amanecido gris y la nieve lo cubría todo, dando al paisaje un aire triste e inhóspito. Los vehículos de las más diversas formas y tamaños que marchaban por la carretera daban un poco de luz al sombrío escenario. Nos detuvimos en un claro del bosque y, tras echar una ojeada al mapa, resultó que había mucha distancia hasta la ruta principal que conducía a Huy. Informamos por radio de nuestro paso feliz al campo enemigo, con gran alegría de nuestros camaradas, que se apresuraron a interrumpir la comunicación. La cosa no tenía nada de particular, ya que apenas nos habíamos adentrado 15 km en territorio enemigo.

»La entrada a la carretera general no fue tan sencilla como habíamos imaginado. El tráfico era muy intenso, pero tuvimos suerte: desde la torreta de un carro «Sherman», un hombre nos indicó que podíamos seguir adelante.

»Nos esperaba algo que nos conmovió profundamente: ante nosotros marchaba un camión, desde cuya levantada lona trasera unos soldados que, de momento, nos parecieron un tanto extraños, seguían con interés nuestro rodar. En efecto, se trataba de un grupo de prisioneros alemanes que, muy cómodamente, se dejaban «mecer» a través del país. Olvidamos un poco nuestra prisa, con objeto de estudiar más de cerca el fenómeno. Al parecer, nuestros compatriotas no se sentían muy apenados, y mucho menos infelices, por el hecho de haberse librado ya de la guerra. Al cabo de un rato, la columna se desvió hacia una localidad próxima, y no tardamos en perderla de vista. ¡Si aquellos hombres hubiesen sospechado que...!

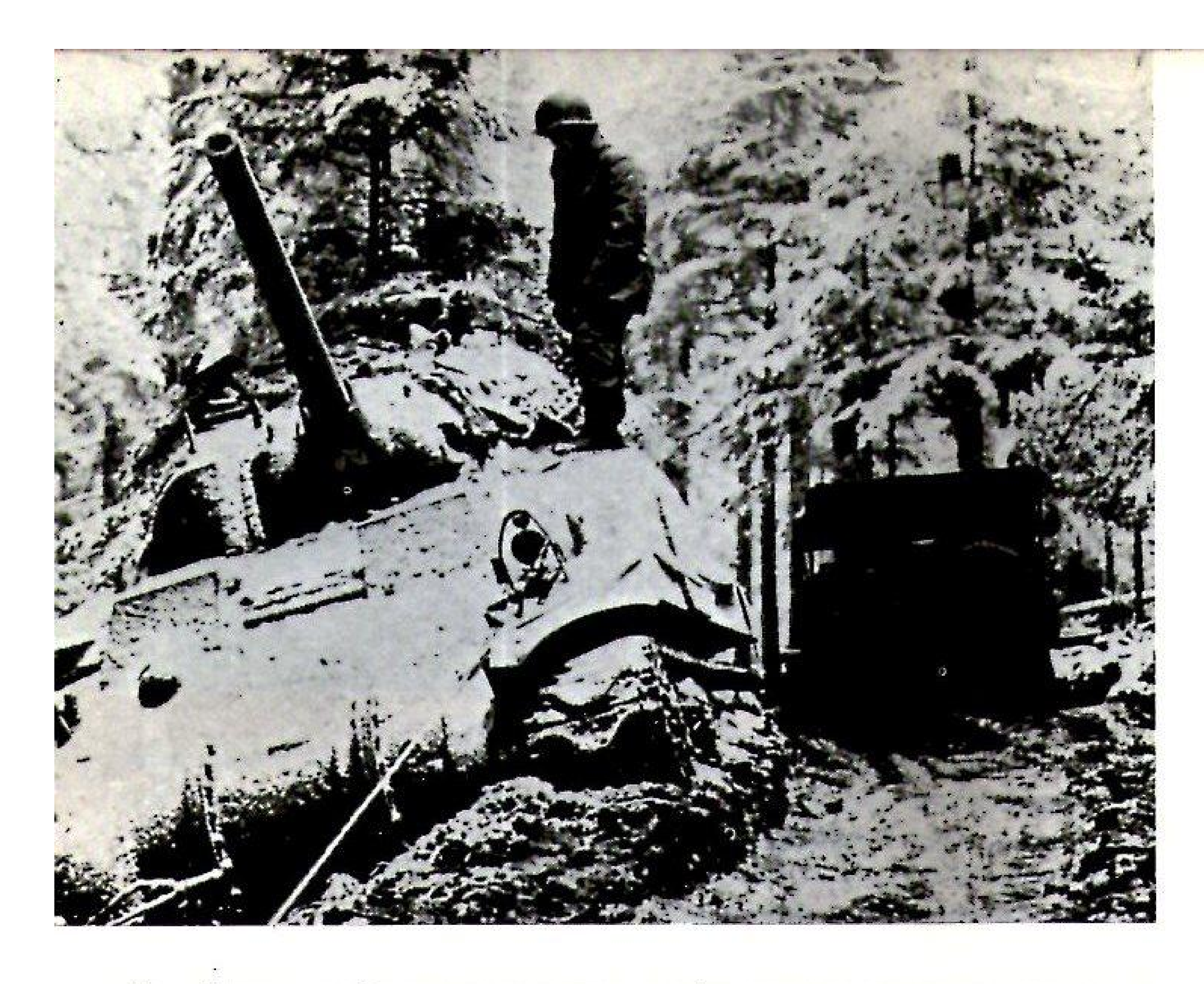
»Cada vez eran más frecuentes los embotellamientos en los cruces, a los que seguían luego estrictos controles a cargo de la Policía Militar. Con gran desconfianza y temor les veíamos hablar con frecuencia por medio de sus radios portátiles *(walkie-talkie)*; sentíamos una gran ansiedad por nuestros camaradas, que tal vez no tuvieran la suerte de pasar con éxito la rígida vigilancia de la Policía Militar norteamericana. Habíamos planeado llegar a Huy hacia el mediodías, pero había caído la tarde cuando alcanzamos nuestro primer destino. Los vehículos que circulaban en torno a nosotros lo hacían con sus faros encendidos, sin la menor preocupación. Entonces, y con el sobresalto que es de suponer, nos dimos cuenta del riesgo que habíamos corrido por llevar camuflados los faros de nuestro "jeep". Como no vimos ningún puesto de control a la vista, simulamos una avería y nos detuvimos junto a la cuneta, en un lugar donde no estorbábamos el tráfico. Levantamos la cubierta de motor, quitamos rápidamente las caperuzas de tela de los faros... y de pronto se detuvo un «jeep» junto a nosotros.

Un capitán hizo girar sus largas piernas y bajó a tierra, ordenándonos con voz estentórea que le remolcásemos hasta el taller más próximo. Así lo hicimos con gran satisfacción y, cuando nuestro vehículo se puso en movimiento arrastrando el suyo, nos obsequió con amistosos *thanks* y *okay*, a los que nosotros respondíamos con leves inclinaciones de cabeza.

»No nos sentíamos muy locuaces, pues nuestras mentes estaban con nuestros colegas. ¿Se habrían percatado a tiempo del fallo garrafal que significaba llevar camuflados los faros? A pesar del peligro que corríamos de ser localizados, advertimos por radio a nuestros camaradas que quitaran de inmediato los que disimulaba la luz de sus faros. Pero, como luego habríamos de saber, la notificación resultó tardía, pues dos de nuestros grupos de comandos habían sido reconocidos y capturados. Ya oscurecido, hacia las cinco y media de la tarde del 16 de diciembre, llegamos a las primeras casas de Huy. Ante casi todas ellas había vehículos militares estacionados, de modo que nuestra llegada no llamó la atención. Seguimos calle abajo hasta llegar a la orilla izquierda del Mosa, donde se abría un bosquecillo que, según las trazas, se utilizaba como aparcamiento. El lugar resultaba ideal para ocultarse y, después de un corto trayecto por la hierba, nos detuvimos tras unos matorrales. Apagamos las luces y paramos el motor. De pronto nos rodeó un gran silencio, de cuando en cuando turbado por el lejano rumor de las columnas en marcha y del estampido del cañón. Una vez nos hubimos familiarizado con el medio ambiente, llegamos a la conclusión de haber encontrado un lugar perfecto para realizar nuestros planes. Desde



Tropas de la 1.ª División Acorazada de las SS conquistan una posición norteamericana



Un carro «Sherman» de la 150.ª Brigada Acorazada, abandonado

allí podríamos establecer comunicación con los nuestros, sin grave riesgo de ser descubiertos.

»Por primera vez desde que nos internamos en territorio enemigo se nos presentó la ocasión de efectuar la primera comida a base de conservas. Después decidimos en conferencia que nuestro portavoz se adelantara solo a primeras horas de la mañana, conduciendo el "jeep", para trasladarse al puente y observar durante una hora lo que ocurría allí. Y, como era necesario dormir un poco cuando menos, nos fuimos los tres a unos centenares de metros de la orilla del Mosa, mientras el conductor se quedaba en el "jeep". Ahora pudimos comprobar que nos encontrábamos a unos 300 ó 400 m del puente sobre el Mosa, bien visible a causa de los faros de la interminable caravana de vehículos de toda especie que lo cruzaba. Seguros de que nadie nos descubriría en medio de la oscuridad, nos aproximamos hasta un espeso matorral junto al acceso del puente; llegamos hasta un tiro de piedra de éste, y vimos que estaba bien guardado. A corta distancia, y en la ribera opuesta, descubrimos un grupo de típicas tiendas de campaña norteamericanas. Notamos que había un movimiento de entradas y salidas fuera de lo usual. De repente, un proyector escrutó con su haz la orilla donde nos encontrábamos; esto nos hizo pensar que los norteamericanos se habían enterado de algún modo de nuestra misión.

»Como es lógico, teníamos que volver rápidamente por el mismo camino y montar en el «jeep», para alejarnos lo antes posible de tan peligroso lugar. No tardaríamos en comprobar lo acertado de nuestras suposiciones. A la hora convenida transmitimos nuestras observaciones, y solicitamos permiso para regresar a las líneas propias, pues, dada la situación, nos sería imposible llevar a cabo la misión que nos habían encomendado. El Mando así debió de considerarlo, pues al amanecer nos dieron por radio autorización para volver al lugar de partida.

»Pensamos que uno de nuestros grupos habría caído en manos del enemigo; por lo tanto, decidimos no marchar por la carretera principal. En la madrugada del 17 de diciembre abandonamos nuestro escondite, y recorrimos la orilla derecha del Mosa, en busca de un camino de huida. Los mapas que llevávamos nos fueron de gran utilidad.

»Después de una hora de marcha, siempre en medio de nutridas caravanas, nos encontramos de nuevo cerca de las montañas Hohen Venn. No recuerdo el



Un depósito de las fuerzas norteamericanas en llamas

nombre de la localidad desde la que poderosas baterías americanas disparaban continuamente sobre nuestras líneas. La tierra de nadie en este sector del frente nos pareció inadecuada, de manera que buscamos una zona boscosa más idónea. Con gran sorpresa por nuestra parte no vimos la menor traza de combatientes enemigos.

»A dos kilómetros de distancia escuchamos un nutrido fuego de infantería, signo evidente de que nos encontrábamos cerca del frente de batalla. Con el "jeep" abandonamos el camino del bosque y nos dirigimos hacia la localidad de Recht. Después de una hora de marcha, detuvimos el vehículo y escuchamos a cierta distancia el zumbido de un motor, sin duda el de un vehículo pesado. Mientras dos de nuestros camaradas permanecían en el auto, los otros dos fuimos hacia el lugar de donde procedía el ruido. Al poco tiempo, en un calvero del bosque, vimos un camión pesado, a cuyo alrededor habían soldados alemanes. Después supimos que se trataba de un vehículo de Transmisiones.

»A unos 50 m de ellos arrojamos al suelo casco y armas, mientras seguíamos adelante, latiéndonos con fuerza el corazón. A sus preguntas de dónde veníamos, respondíamos solamente que nos llevasen a presencia de su jefe. En cuanto a mí, acompañado por dos sargentos, fui en busca de los otros camaradas que permanecían en el "jeep". No transcurrió mucho antes de que estuviésemos de vuelta en nuestra unidad.»

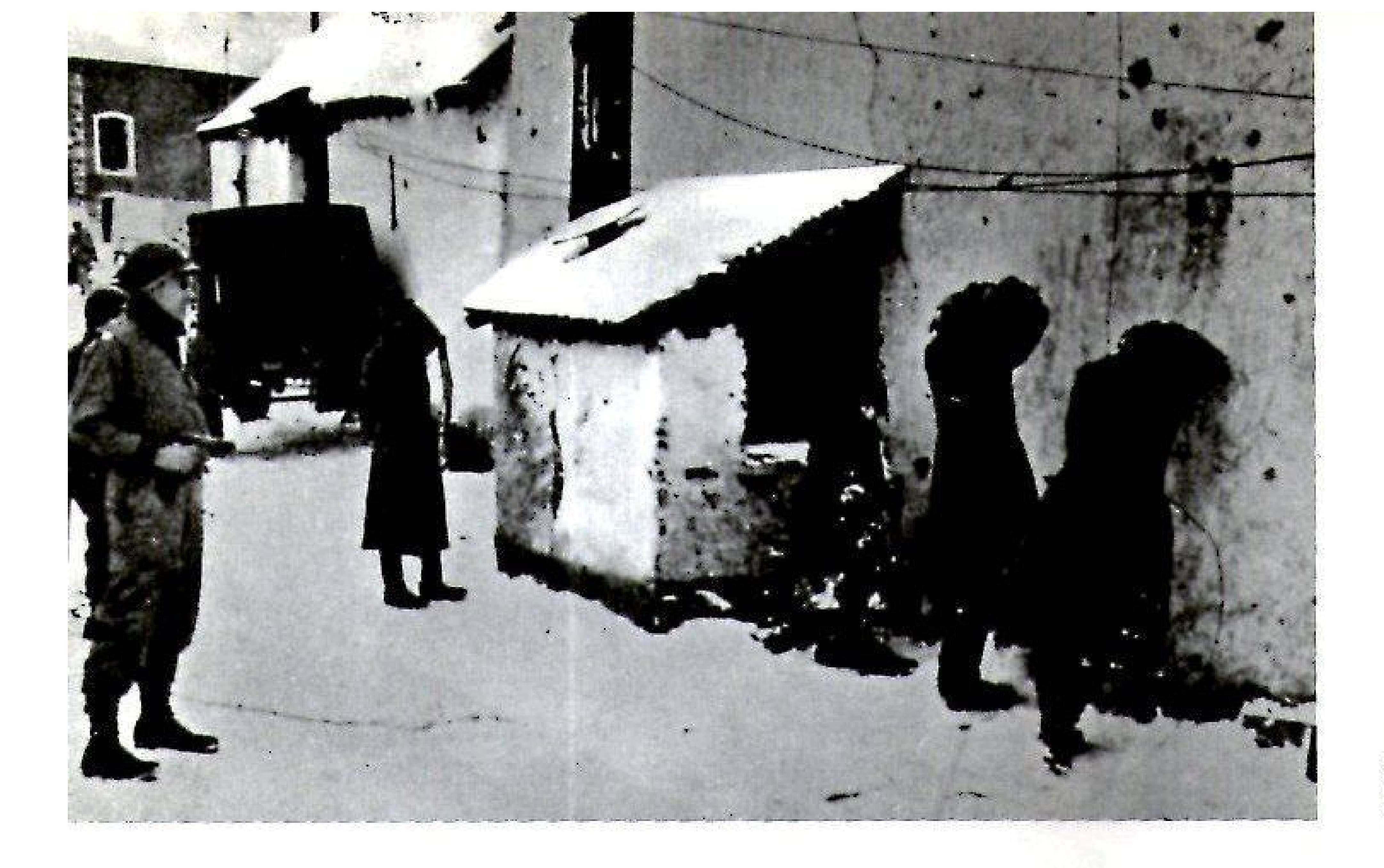
En las dos primeras noches de la ofensiva, todos los «jeeps» ocupados por los comandos de Skorzeny se infiltraron entre las vacilantes líneas del 1.er Ejército norteamericano.

Dispararon a los motoristas, correos y oficiales de enlace, transmitieron falsas órdenes, señalaron campos de minas donde no los había, y destruyeron numerosos puestos de comunicaciones.

Cambiaron los postes indicadores en las rutas que conducían al frente de batalla, incendiaron cuantos depósitos de combustible encontraron en su camino, transmitieron informes y observaciones a los nuestros, y pusieron trampas y obstáculos en las carreteras; incluso llegaron a interrumpir las comunicaciones telefónicas y telegráficas entre los puestos de mando de Bradley y Hodges.

Puede decirse que la operación fracasó el 18 de diciembre.

En esta fecha, un elemento de la MP de la localidad de Aywaille, al sur de Lieja



Captura de elementos de la 150.ª Brigada Acorazada

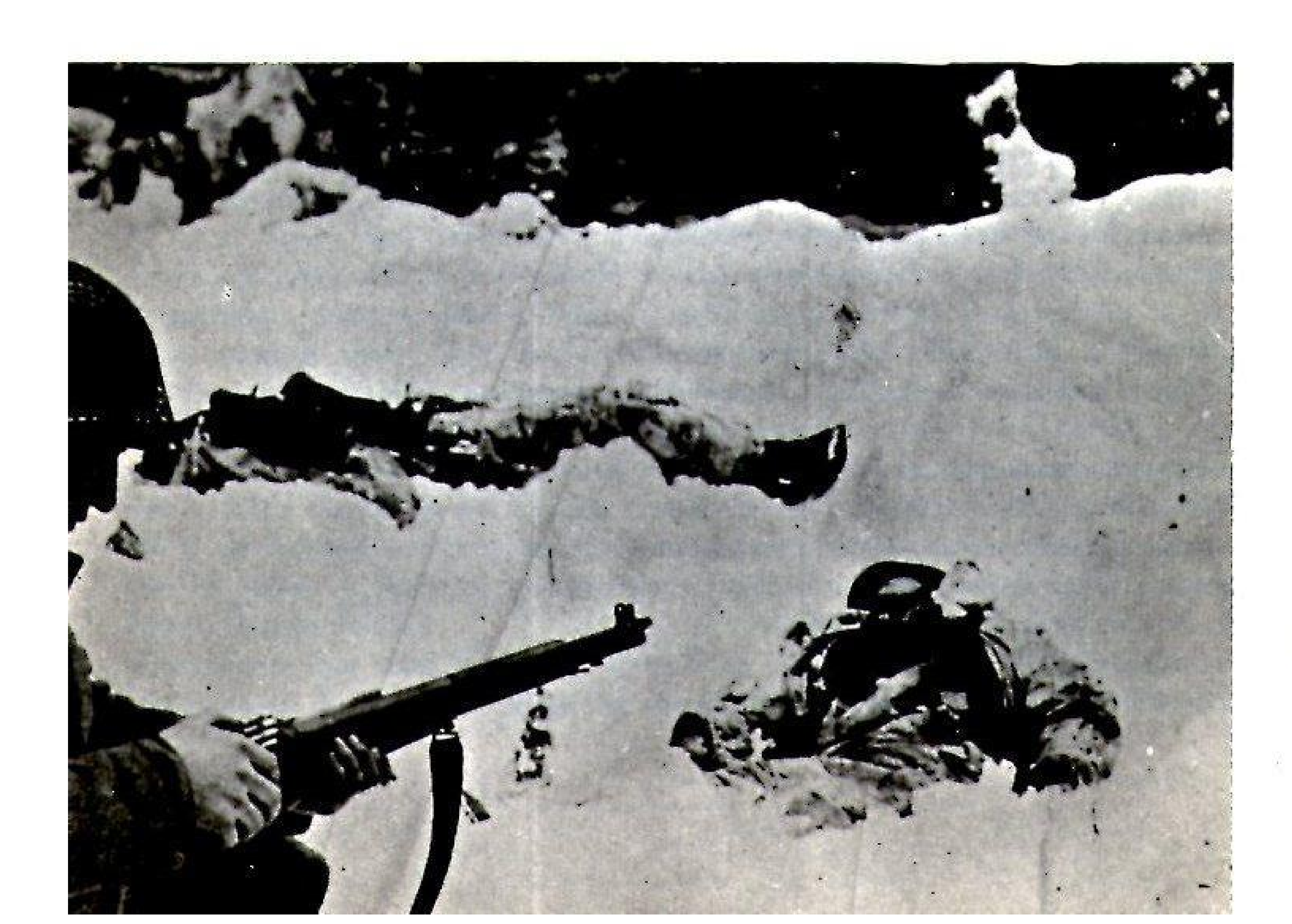
y a unos 20 km de Engis-sur-Meuse, preguntó la contraseña a tres hombres que iban en un «jeep». Naturalmente, no la sabían, y fueron detenidos inmediatamente. En el vehículo se encontraron billetes de 100 dólares, nuevos, dos metralletas «Sten», dos «Colt», una pistola alemana «Walther», varias cargas explosivas, un transmisor, seis granadas americanas y encendedores con cápsulas de veneno.

Los tres capturados: el brigada Günther Billing, alias soldado de primera Charles W. Lawrence; el sargento Wilhelm Schmidt, alias soldado de primera George Sensenbach, y el brigada Manfred Pernass, alias soldado de primera Clarence van der Werth, fueron ejecutados el 23 de diciembre de 1944. En todas partes se desató una furiosa persecución en fusca de falsos norteamericanos, y en esas fechas, las batidas adquirieron una dureza singular.

Nutridos grupos de oficiales del Servicio de Información y miembros del la Policía Militar prestaban servicio día y noche, deteniendo a cuantos vehículos o enlaces motorizados les parecían sospechosos. Sus ocupantes, brazos en alto y con una



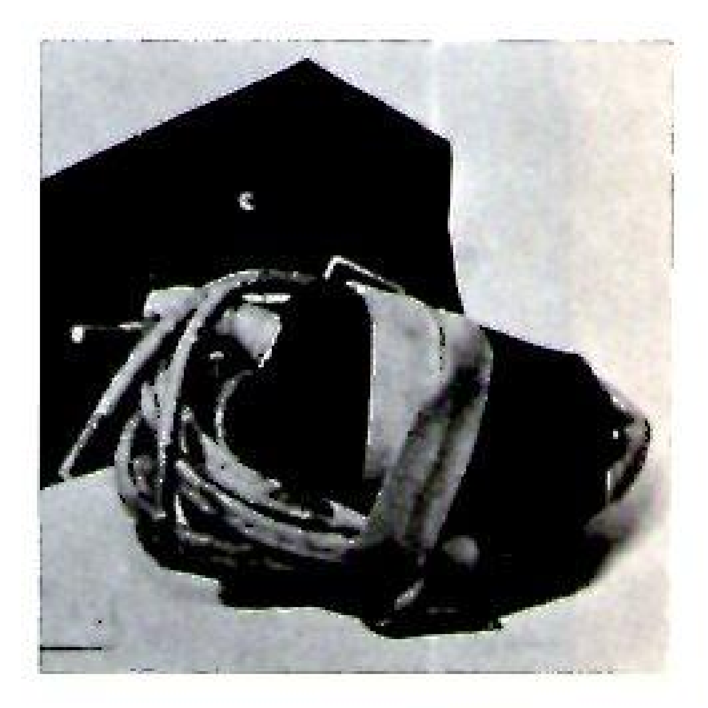
Las Ardenas, Navidad de 1944. Octavilla alemana



Después de una escaramuza tras las líneas norteamericanas

pistola en la nuca, debían contestar, rápidamente y sin el menor acento, una serie de preguntas. El santo y seña y los documentos carecían de valor.
Un oficial norteamericano, que por azar calzaba botas alemanas, pasó varios días encerrado hasta que se aclararon las cosas, y el propio general Bruce Clark fue detenido por una patrulla del MP al norte de St. Vith, y le preguntaron quién era: «No nos vengas con cuentos, muchacho. Tú eres uno de los hombres de Skorzeny».
Con el inicio de la ofensiva, también se llevó a cabo la última incursión de los paracaidistas alemanes durante la guerra. Al mando del teniente coronel Friedrich-August von der Heydte, los alemanes se lanzaron a retaguardia de las líneas norteamericanas. Por cierto que, debido en parte al fuerte viento y también a la inexperiencia de las tripulaciones, los hombres llegaron a tierra muy diseminados. Este hecho, y los muñecos arrojados a imitación de paracaidistas, sembraron la confusión entre los norteamericanos.
La emisora de Calais informó que habían sido apresados 250 comandos alemanes, mientras que desde Niza se informaba que un Banco de la localidad había sido saqueado por los paracaidistas alemanes.
El Café de la Paix, de París, donde se rumoreaba habrían de encontrarse los hombres de Skorzeny, fue ocupado por elementos de la Policía Militar. También se decía en qué lugar del sistema de alcantarillado parisiense se ocultarían los comandos alemanes, para tomar la capital en cuanto aparecieran sus vanguardias acorazadas. Comoquiera que se temía el secuestro de Eisenhower, un coronel americano, O. M. Smith, de gran parecido con él, vestía siempre uniforme de general, y se paseaba en automóvil entre St. Germain-en-Laye y el Cuartel General de Fontainebleau, con objeto de atraer a los comandos alemanes.
Aparte del sargento Rohde, sólo cinco de los comandos regresaron sanos y salvos. Todavía les estaba reservada una nueva misión.
El 10 de enero de 1945 de los 16 sobrevivientes se formaron tres grupos, mandados respectivamente por el *Kapitänleutnant* Schmidt, el capitán Stielau y el sargento Rohde.
Esta vez formarían tres grupos, y el traslado sería a pie. Los aviones de reconocimiento alemanes ya no podían efectuar sus vuelos normales en busca de datos sobre los movimientos del enemigo, sobre todo en las zonas donde era probable que se iniciase la contraofensiva aliada.
Al grupo del sargento Rohde pertenecían el brigada Moorhaupt, que como sargento americano sería el portavoz del grupo, y el teniente Petter, arqueólogo, en calidad de soldado de primera estadounidense.
Como de ordinario, llevaban los encendedores con la cápsula de veneno, píldoras estimulantes, fusiles norteamericanos y pistolas alemanas «Walther».

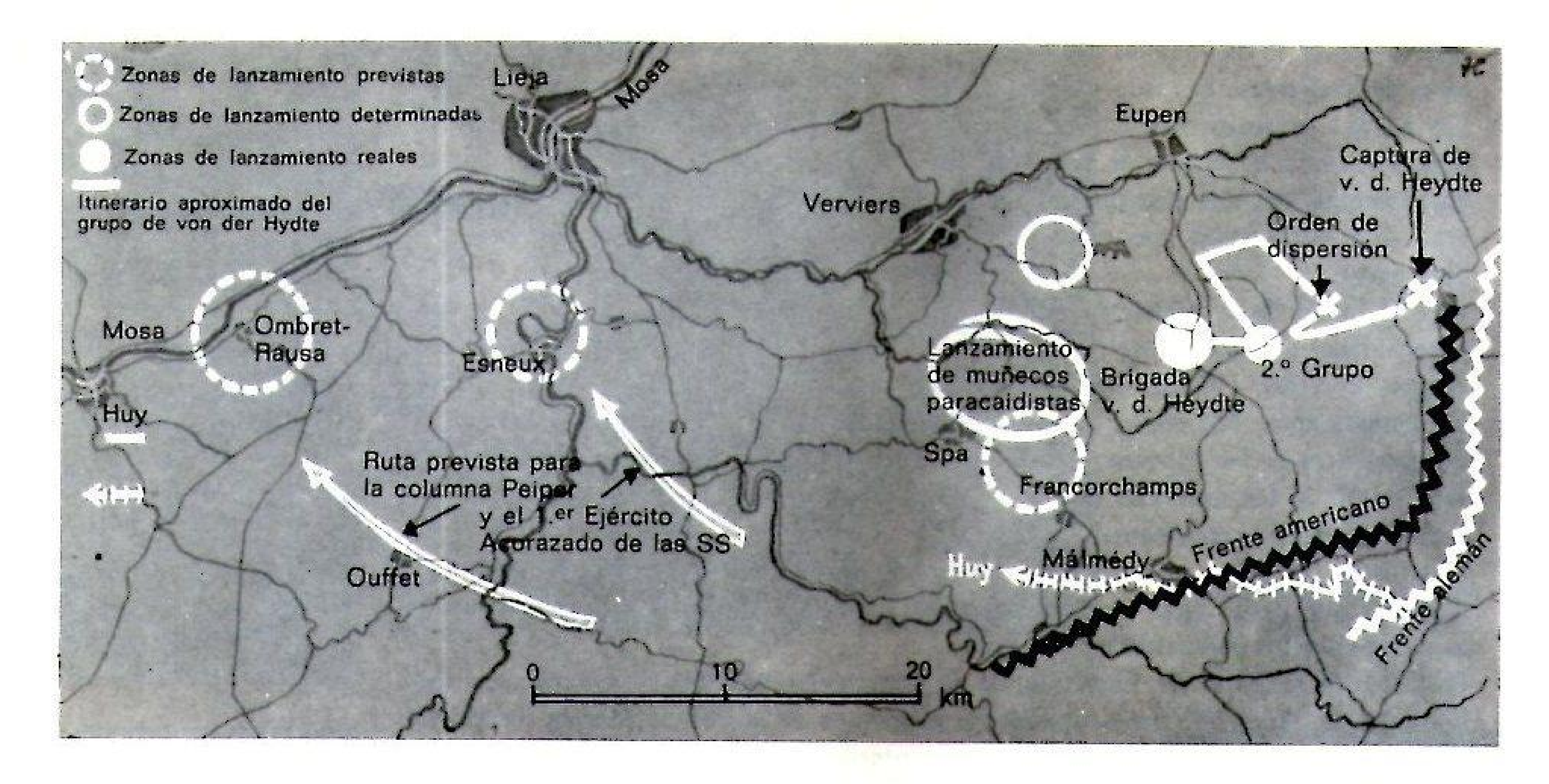






18 de diciembre de 1944. Objetos hallados en el «jeep» del sargento Günther Billing: Equipo de radio, cargas explosivas, encendedores con cápsulas de cianuro, etc.

«Sobre la medianoche – informa Heinz Rohde – nos trasladaron muy cerca del frente de batalla, dejándonos frente a un alto y macizo edificio donde se alojaba la plana mayor del batallón. Antes tuvimos un incidente: el fusil de Moorhaupt se había disparado, ocasionándole una leve herida en la cabeza.
»Nos internamos unos seiscientos metros en el bosque. A la derecha corría un arroyo; si no recuerdo mal, el Ruth. Llegamos al Puesto de Mando del batallón, cuyo comandante, Appel, y su ayudante Kocherscheidt, nos acompañarían hasta los puestos de escucha. Tan pronto como estuviésemos en territorio enemigo y nos interrogasen, diríamos que íbamos buscando al capitán Keatner, de la compañía E de la 82.ª División Aerotransportada. Como santo y seña elegimos la doble expresión "House-mouse"; no sabíamos la consigna norteamericana del día. La noche era oscura y muy fría. Sobre nuestras posiciones caían las granadas enemigas. Por unos momentos nos refugiamos en el bosque; después salimos al descubierto y salvamos el arroyo avanzando sobre unas heladas tablas, adentrándonos de nuevo en la espesura. Habíamos rebasado ya nuestras avan-



Ultima acción de las fuerzas paracaidistas alemanas, e intervención del sargento Rohde

zadillas y marchábamos hacia los puestos de escucha. Por cierto que los dos hombres no estaban cumpliendo con su deber, y el comandante Appel los sacó de sus agujeros, en los que se hallaban escondidos como ratas.

»Caminábamos siempre en fila india. Stielau iba en cabeza, y yo cerraba la marcha. Convinimos en separarnos después de cruzar las avanzadillas enemigas; el grupo de Stielau seguiría en línea recta, Schmidt lo efectuaría a la derecha y yo, con mis hombres, por el lado opuesto. Pasaban quince minutos de la medianoche. Nos encontrábamos junto a un pequeño grupo de abetos. Vi que el capitán Stielau se tendía sobre la nieve, para reincorporarse seguidamente y marchar con su gente al encuentro de una patrulla enemiga, a unos 60 m de distancia. De pronto alguien gritó: "*Who is that?*" Todos estábamos a cubierto. Moorhaupt, nuestro portavoz, se incorporó y se dirigió hacia el centinela norteamericano, situado a unos metros de distancia hacia la derecha. "*Who are you?*" Respuesta: "*Who are you?*" Moorhaupt le informó que éramos una patrulla de la 82.ª División Aerotransportada, y que nos dirigíamos a nuestra unidad. El americano insistió: "¿82? ¡81!" "No, 82." En realidad, la 81 no existía. Vimos a otros dos norteamericanos salir de una trinchera. Nos indicaron el camino que llevaba hacia una carretera situada a poca distancia. Moorhaupt se metió apresuradamente en la maleza, tal vez apremido por una urgente necesidad.

»En una zona boscosa, junto a la carretera, nos dieron el alto por segunda vez. Confiábamos en que también nos acompañaría la suerte. "*Password please*" (Santo y seña, por favor). Moorhaupt explicó que éramos centinelas avanzados y nos habíamos perdido. Nos dejaron seguir adelante, y al cabo de media hora llegamos a una población. Había muchos carros de combate a ambos lados de la carretera, al parecer listos para entrar en acción. También los había en gran número estacionados en las calles de la localidad. Sus dotaciones se hallaban tendidas en el suelo, junto a las cadenas, en sacos de dormir. Varios soldados que arrastraban un *jeep* nos miraron en silencio. Tal vez pensaron que llevábamos prisa y no queríamos ser molestados.

»En medio del pueblo había una depresión pantanosa, helada, cruzada por un pontón para carros. Junto a la hondonada había varios cañones en posición. Mientras contemplábamos la escena, un centinela gritó: "¡Eh! ¿De qué unidad sois?" Le respondimos que de la compañía E, capitán Keatner. "Está bien: adelante." En los arrabales vimos más carros de combate, como figuras en un

tablero de ajedrez, sin duda preparados para atacar. Lo mismo que al observar las piezas artilleras, comprobamos que los disparos de nuestros cañones no ocasionaban estragos en los carros y en la artillería del enemigo; quedaban algo cortos. Sin embargo, ya corregirían el tiro a nuestro regreso. Después de andar cuarenta y cinco minutos, nos encontramos con una casa solitaria en la carretera, donde se alojaba la Policía Militar de la División. El centinela se puso en seguida al acecho, al ver que desconocíamos el santo y seña. Moorhaupt le explicó que llevábamos dos días de patrulla, y que nos habíamos perdido. De todas maneras queríamos seguir carretera adelante. El hombre nos dejó pasar. En el camino nos encontramos con un soldado norteamericano, al que preguntamos el nombre de la localidad más cercana. Nos miró estupefacto: "¡Pero si allí están los alemanes!" Nuestro portavoz le dijo que teníamos una misión que cumplir, y que de todos modos seguiríamos carretera adelante. Pasamos el resto de la jornada ocultos en la maleza. Ante el temor de ser descubiertos por los aparatos de reconocimiento artillero, que volaban muy bajo, no nos atrevimos a efectuar el menor movimiento.

»Sobre las 23 horas nos dispusimos a emprender el camino de vuelta. La noche

Infantería alemana durante la ofensiva de las Ardenas









Ejecución de Günther Billing, Wilhelm Schmidt y Manfred Pernass (de izquierda a derecha)

era clara, y la nieve despedía reflejos. Llegamos a la comandancia de la Policía Militar, y de pronto surgieron tres figuras ante nosotros: "¡Alto! ¿Quiénes sois?" Moorhaupt, sobresaltado, balbució su nombre: "El sargento Morris". Los otros le dijeron que nos aproximáıamos hasta unos diez metros. Vimos que se trataba de un sargento y dos soldados de la Policía Militar. "¿De dónde venís?" Moorhaupt: "Del bosque". Nos ordenaron acercarnos hasta cinco metros. "¿Unidad? ¿División? – inquirió el sargento –. Vengan conmigo a hablar con el oficial."

»Mientras Moorhaupt y yo entramos en la casa con el sargento norteamericano, Petter debió permanecer fuera con los dos soldados. Sabíamos que apenas hablaba inglés y temimos por él. En el cuerpo de guardia se nos preguntó de nuevo por la unidad en que servíamos. Moorhaupt nombró al capitán Keatner, y contestó perfectamente al interrogatorio, con magnífico acento norteamericano. Y es que Moorhaupt se había criado en los Estados Unidos.

»Nos indicaron otro edificio en el que debía de encontrarse nuestro capitán Keatner. Al mismo tiempo nos enteramos de algo que ignorábamos: el santo y seña, que aquel día era "Ranger Orange". Mientras Moorhaupt hablaba, yo no despegué los labios. Pensaba en nuestro camarada Petter, y en cómo le habría ido con los dos soldados norteamericanos. Temía lo peor en cualquier momento. Pero al salir tuve la grata sorpresa de ver a Petter que había dicho algo a los soldados y se dirigía a unas matas. Poco después se reunía con nosotros, explicándonos que uno de los soldados le había preguntado: "¿Se puede saber de dónde venís?" Petter: *"From the woods"*. Hacía poco que se lo oyera a Moorhaupt. El soldado insistió: "¿Se puede saber qué hacíais a estas horas por la carretera?" A lo que Petter respondió en tono áspero: *"Let me go"*. Y fue entonces cuando le vi ocultándose tras el matorral, en tanto que se bajaba los pantalones. Uno de los soldados murmuró entre dientes: "Tienes una forma muy chusca de hablar".

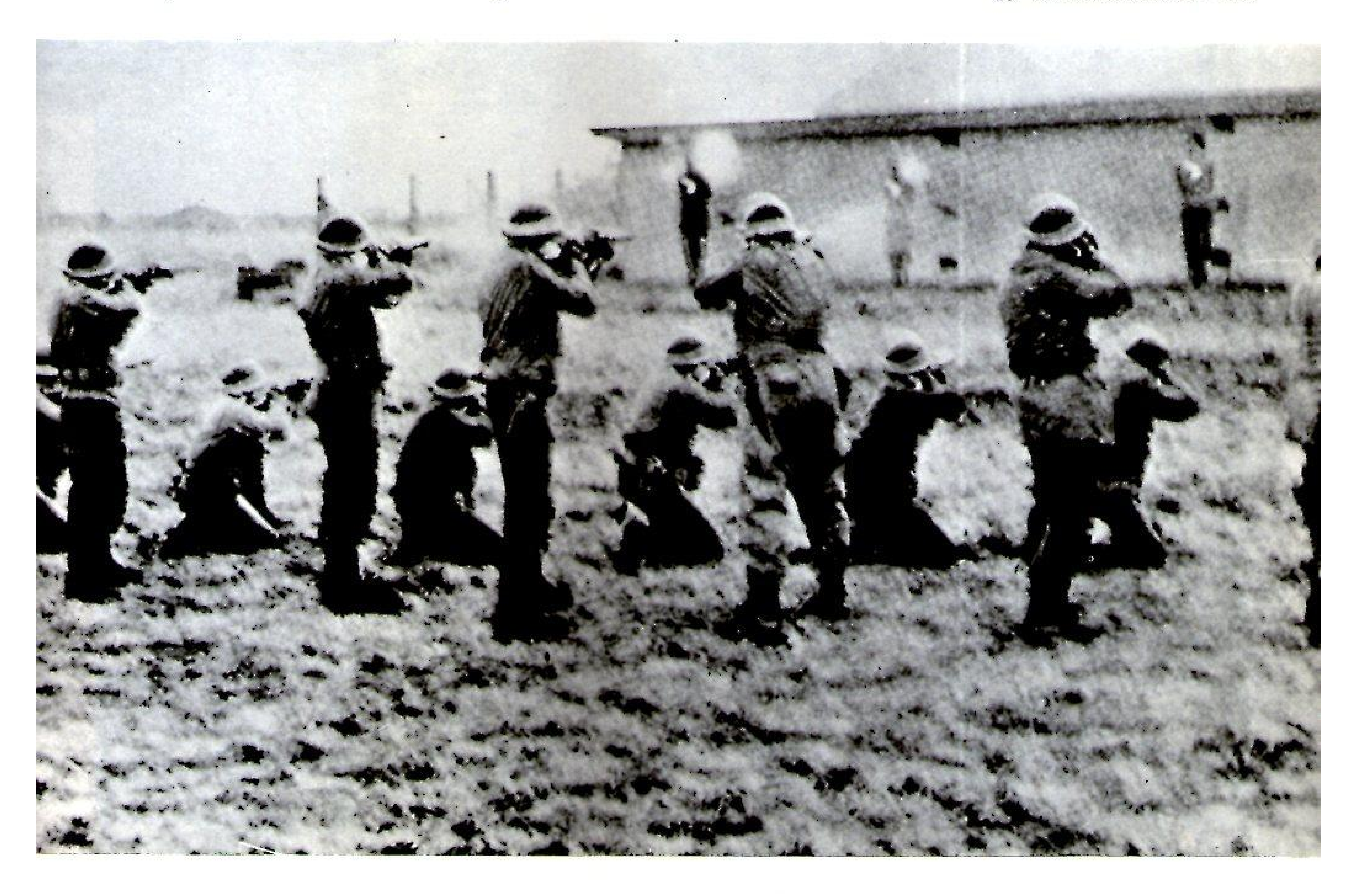
»Volvimos a las posiciones artilleras. Desde allí contemplamos el disparo de una "V-1", sobre la que los americanos tiraban como posesos. Caminábamos por la cuneta cuando vimos cómo se acercaban dos *jeeps*. "Vienen por nosotros", pensamos. Respiramos aliviados al comprobar que pasaban de largo.

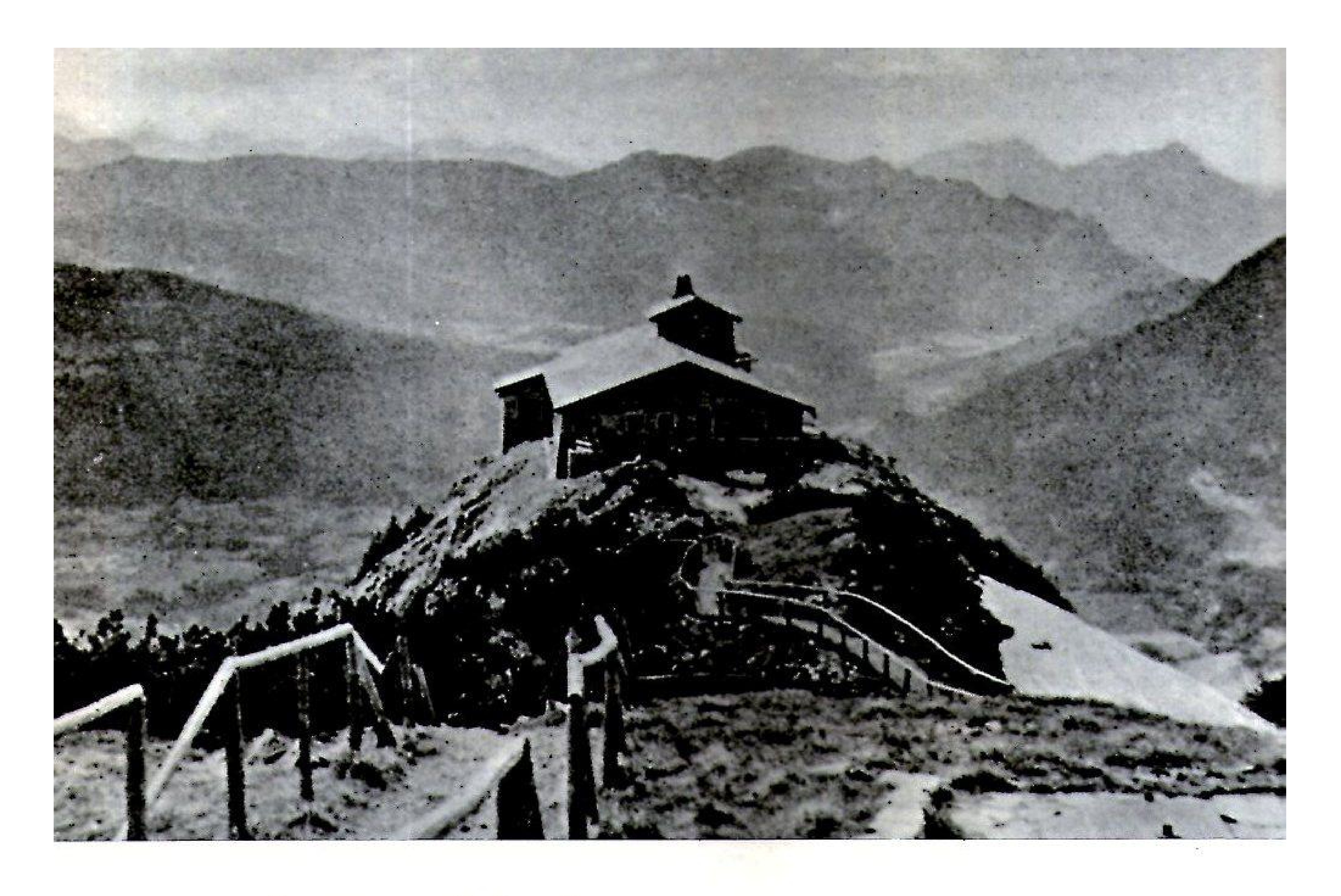
»Caminamos hacia las líneas alemanas, evitando un campo de minas, el mismo de nuestro viaje de ida. Poco después nos encontramos con un norteamericano, ante cuya pregunta Moorhaupt respondió que acabábamos de acompañar a primera línea a un oficial.

»A la altura de los escuchas alemanes repetimos en vano nuestra consigna "House-mouse". No se movía un alma. Kocherscheidt debía esperarnos allí, y no estaba. A corta distancia nos tropezamos con un soldado de los nuestros, muerto. Mientras tanto, el puesto de escucha había sido retirado. Pasamos de nuevo el arroyo. Petter iba el último sobre las resbaladizas tablas. De pronto oímos un chapoteo a nuestra espalda, y vimos a Petter caído en las frías aguas. Salió corriendo de ellas, al mismo tiempo que arrojaba cuanto llevaba. Emprendimos la marcha tras él, y cuando le atrapamos gritaba y se debatía tanto que nos costó un gran esfuerzo tranquilizarle. La fuerte tensión de la marcha por territorio enemigo le puso al borde de la desesperación. Entonces surgieron tres figuras en el lindero del bosque. Al principio creíamos que eran norteamericanos, pero de pronto observamos que los tres llevaban capotes muy largos. A guisa de precaución, Moorhaupt gritó el alto con fuerte entonación inglesa. Y, de acuerdo con lo convenido, nos quitamos el casco. No había duda; estábamos ya en líneas alemanas.»

Al terminar la guerra, además de Heinz Rohde vivían tres de sus camaradas de la compañía-comando de la 150.ª Brigada Acorazada.

Henri-Chapelle, 23 de diciembre de 1944





Joseph Goebbels construye una fortaleza

La casa de Hitler en el Obersalzberg, cerca de Berchtesgaden, en 1945

Primavera de 1945. Hace ya tiempo que las tropas aliadas han cruzado el Rin. Queda expedito el camino hacia la capital alemana, que al otro lado no tiene más que el frente oriental, que sostiene cada vez más precariamente.
Esto se decía el 1.° de abril, cuando una orden del general Eisenhower a las tropas frustraba el proyectado avance sobre Berlín. El general Eisenhower expresó al mariscal Montgomery uno de los motivos: «Este lugar es para mí un mero concepto geográfico, un escenario que puede dejarse tranquilamente a los rusos...»
Sin embargo, esta orden no es ninguna broma, aunque parezca lo contrario, sino que fue el resultado de los cada vez más frecuentes informes de los Servicios de Información aliados, sobre diversas zonas muy fortificadas en la Alemania meridional, sobre la existencia de un verdadero bastión alpino.
Con el refinado empleo de agentes y material diversivo, Goebbels logró propagar noticias sensacionales sobre el poder y el alcance de la fortaleza alpina, de las que se hizo eco la Prensa occidental. En la última fase de la guerra tuvo su efecto en la estrategia general de los aliados occidentales.

Corrían las primeras fechas de setiembre de 1944. El *sturmbannführer* de las SS Hans Gontard, jefe de la delegación del SD en la ciudad fronteriza de Briganza – el más reciente punto de enlace próximo a Suiza –, cuidaba del buen funcionamiento de los asuntos entre el Servicio de Información de la Oficina Central de Seguridad del Reich – dependiente del *brigadeführer* de las SS Walter Schellenberg – y sus agentes en Suiza. Entre las docenas de informes y noticias, Gontard encontró un parte confidencial de un agente norteamericano que trabajaba en Zurich, a las órdenes del Departamento de Estado.

En varias páginas mecanografiadas, el informador se refería a poderosas fortificaciones alemanas que se estaban construyendo en la zona de los Alpes, y que empequeñecían incluso a la Muralla del Atlántico.

Con el fin de alejar de estas fortificaciones a los bombarderos aliados, se habían instalado en torno a ellas grandes campos de prisioneros, donde se hallaban internados oficiales, suboficiales y clases de tropa aliados. Según el informe, el monstruoso complejo disponía de talleres subterráneos, depósitos de armas y municiones, aeródromos y refugios capaces para dos millones de soldados, dotados con las armas más modernas. En resumen, que el territorio alpino había sido convertido en un baluarte poco menos que inexpugnable. El agente incluía planos, mapas y otros datos de interés.

Gontard era oriundo de Innsbruck, de donde había llegado unos días antes. No observó nada parecido a una imponente fortaleza en los alrededores de su ciudad natal, de manera que leyó el informe sin gran entusiasmo, pensando que o bien su autor se había vuelto loco, o trataba de llamar la atención de sus superiores. Al cabo de varios días, Gontard tenía que tratar de asuntos oficiales con el *gauleiter* Franz Hofer, al que entregó una copia del gracioso informe. A Hofer le pareció una broma de muy mal gusto, sobre todo porque, a causa de la creciente actividad de los elementos de la resistencia, ya no podía dominar la situación en su territorio.

Mientras tanto, un grupo de zapadores al mando del general de brigada August



El «gauleiter» Franz Hofer

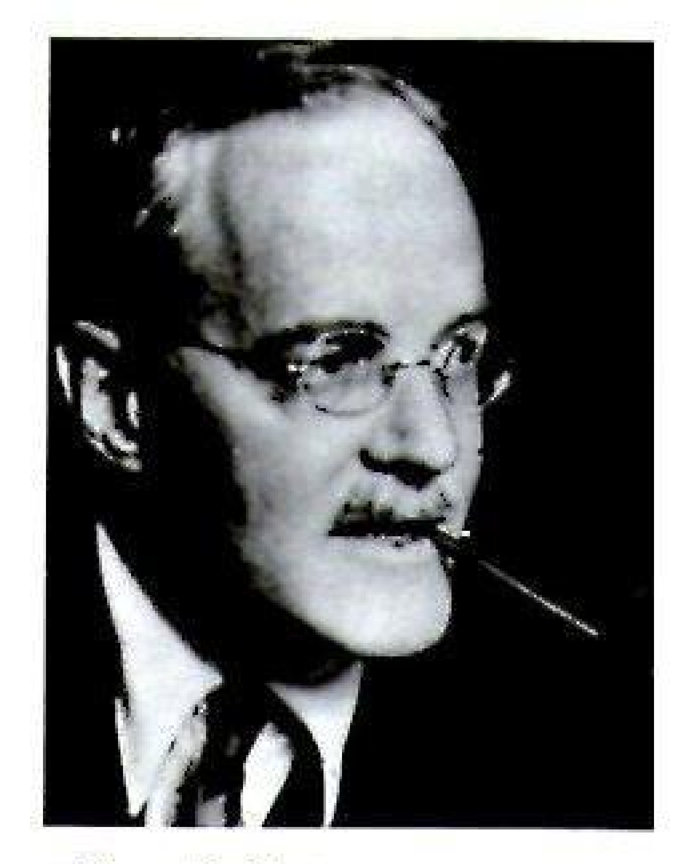
Dolomitas, otoño de 1944. Reconstrucción de las defensas italianas de la Primera Guerra Mundial

Marcinkiewicz se trasladó a Innsbruck por orden del Alto Mando de la Wehrmacht, con la misión de estudiar las posibilidades defensivas de la región alpina. Se había llegado a la conclusión de que, contrariamente a la indefensa zona norte de las estribaciones de los Alpes, en los Dolomitas y en el sur de Vorarlberg, la provincia austríaca lindante con el Tirol, había fortificaciones de la Primera Guerra Mundial, tanto italianas como del Ejército Imperial austrohúngaro. Debidamente modernizadas podían constituir excelentes posiciones defensivas montañeras para recibir a las tropas que a la sazón combatían en Italia, y que se replegaban paulatinamente ante el empuje de los ejércitos aliados.
Gracias a los informes del general de brigada Marcinkiewicz, y al tan vilipendiado escrito del agente norteamericano, Hofer preparó para el Führer un estudio, con el que pensaba matar dos pájaros de un tiro: 1) Dar al territorio de su jurisdicción las máximas garantías de defensa, y 2) influir en el esperado avance aliado, fortaleciendo el temor norteamericano ante un baluarte-fantasma.



El general Henri Guisan

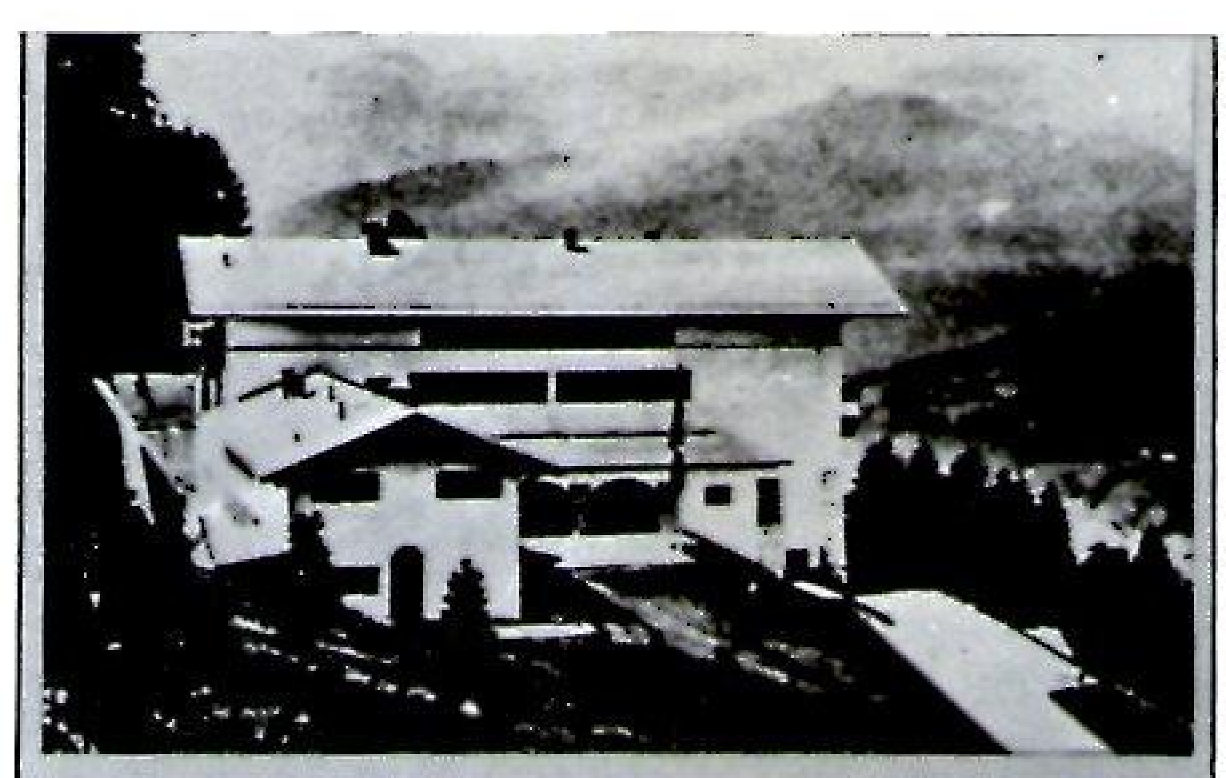
El 3 de noviembre, Hofer solicitó del Cuartel General del Führer plenos poderes y material para la construcción de una fortaleza alpina, con una orden para proceder inmediatamente a construir defensas en la zona norte, que pudieran quedar enlazadas con las ya casi terminadas del sur. El espacio alpino sería declarado zona prohibida, con el fin de que no la cruzasen las oleadas de refugiados; en ella sólo estarían los centros y el personal necesario para continuar las operaciones bélicas.
El potencial defensivo – armamento, municiones, etc. – se obtendría en la misma zona, previo suministro de las materias primas indispensables y el tren de máquinas y herramientas preciso; por otra parte, se efectuaría un gran acopio de víveres, suficiente para uno o dos años. Hofer pidió además la instalación de grandes depósitos de armas y municiones y, para conseguir una mejor protección contra las incursiones aéreas aliadas, solicitó el traslado a la zona fortificada de unos 30.000 oficiales ingleses y norteamericanos prisioneros. Al propio tiempo, requirió autorización para poner en marcha las obras, aun en el caso de que la zona quedase aislada del restante territorio del Reich.



Allan Dulles

Tanto en Alemania como en los Estados Unidos se sabía que desde 1942 incluso Suiza trabajaba en una «fortaleza alpina» – llamada Réduit Nationale – ; el general Henri Guisan, jefe del Alto Estado Mayor suizo, ordenó a finales de verano de 1940 la construcción de gigantescas fortificaciones entre el San Gotardo, Sargans y St. Moritz. En realidad, los alemanes tenían planes para la invasión de Suiza (operación «Weihnachtsbaum») («Arbol de Navidad») tras su victoriosa campaña de Francia.
En los Estados Unidos se concedió gran importancia a todas las informaciones recibidas sobre la fortaleza alpina, suministradas por Allan Dulles, entonces jefe del Servicio de Espionaje americano en Suiza.
El 12 de noviembre de 1944, cuando Hitler tenía sober la mesa el plan de Hofer y el informe del Servicio Secreto norteamericano, apareció en el *New York Times* un artículo escrito por su corresponsal en Londres, Harry Vosser, que según todas las trazas se había inspirado en el mencionado informe:
Bajo el título *Hitler's Hideaway (El refugio de Hitler)*, el escrito constituía una detallada descripción del Cuartel General de Hitler en Berchtesgaden y sus alrededores, sólidamente fortificados. En él se hablaba de «espaciosos túneles, sótanos y almacenes repletos de víveres». El trabajo terminaba de un modo tan fantástico, que es digno de una aventura de James Bond:

«...Como medida adicional de seguridad, toda la zona en una anchura de 25 km y 35 de longitud ha sido minada, de forma que puede ser volada con sólo pulsar un botón.
»Se dice que este botón decisivo se halla en la mesa de trabajo de Himmler, en


The Berghof in Berchtesgaden.

Hitler's Hideaway

LONDON.

TUCKED away down in one of the most picturesque and beautiful parts of southern Bavaria is a six-mile stretch of countryside which, according to recent reports, has now become the Reich's most heavily fortified and closely guarded area. It is the area surrounding Adolf Hitler's country house, the Berghof in Berchtesgaden, to which he has been wont to refer bashfully as his little mountain bungalow.

In reality it is less a bungalow than a large and wealthy modernized country mansion, and in this same area is Hitler's fantastic "Eagle's Nest" — a pavilion perched high on a sheer rock which rises abruptly out of a hillside. The "nest" contains a reception room, a kitchen and a glassed-in balcony from which Hitler may look out over the mountains into his native Austria.

The entire area between Berchtesgaden and the hamlets of Hallturm and Gmain has been cleared of its civil population, mainly farmers and peasants, and the personal bodyguards of the Fuehrer have been billeted in their cottages and bungalows. Their officers live in the hotels of this famous corner of Germany, once the favorite haunt of thousands of Germans who spent their holidays wandering through its leafy glades before war and Hitler came to help destroy its beauties.

NOTHING has been spared in an effort to make the area impregnable. Russian and Polish prisoners of war, under the supervision of one of the leaders of the famous Todt organization, have blasted the natural caves of the Untersberg, a mile away from the Berghof, converting them into a fortress.

These caves are accessible in only two ways. You enter either from the flat top of the mountain—and to reach that a helicopter would have to be used—or from an entrance blasted half way up a sheer drop of rock 3,000 feet in height and leading to a small rock platform.

The "Eagle's Nest" itself is reached by a road with innumerable hairpin bends, about nine miles long, hewn out of the mountain rock. The road ends at the entrance to a tunnel which is closed by heavy double bronze doors. At the end of the tunnel is a spacious lift, the walls of which are covered with sheets of copper. It ascends some 350 feet to the Fuehrer's eyrie.

In the Untersberg caves huge stores of food, water, tools, arms and ammunition have been accumulated. The caves have also been fitted with air-conditioned living quarters for about sixty people. Under the Berghof itself a bomb and gas proof air-raid shelter has been constructed, connecting with all the surrounding office buildings of administration by underground corridors. The leaders of Germany have left nothing to chance.

ON another mountain chain opposite the Untersberg, called the Lattengebirge, anti-aircraft guns have been mounted, and the small secondary railway which connected Bad Reichenhall with Berchtesgaden and Lake Koenigsee is now closed to all civilians. The trains that run are manned by SS guards chosen among the Fuehrer's most trusted men, and the only passengers carried by the railway are officials on duty at the Berghof.

In Salzburg, on the eastern side of the forbidden area, and in Bad Reichenhall, on the western side, the Gestapo have taken further precautions. Specially picked men watch these approaches to the Fuehrer's place of retirement.

Every traveler arriving at either of the stations is thoroughly questioned as to the purpose of the visit, and ordered back by the next train if the visit appears not to be essential. Even diplomats are not allowed to visit Hitler in his retreat. They are met by Joachim von Ribbentrop, whose Foreign Office annex is just opposite the Berghof. He receives visitors on state business halfway down to Salzburg in a specially built "conference bungalow."

As a further precautionary measure the entire district, to a depth of fifteen miles and twenty-one miles in length, is mined, and can be blown up by the pressure of a finger on a button. It is said that this fateful button is on the desk of Himmler's underground office, just under the rocky ground of the Fuehrer's bungalow. HARRY VOSSER.

THE NEW YORK TIMES

su despacho subterráneo, excavado en las rocas que hay bajo el bungalow del Führer.»

Este artículo del *New York Times* dio paso a una serie de trabajos sobre el asunto de la fortaleza alpina, desde el otoño y el invierno de 1944 hasta principios de mayo de 1945. Sin embargo, el caso es que ni los altos jefes militares de la Wehrmacht, ni el propio Hitler, tuvieron demasiado tiempo para ocuparse de la propuesta de Hofer para erigir una fortaleza alpina, puesto que, en noviembre de 1944, se hallaban enfrascados en los preparativos para la ofensiva de las Ardenas.

Mientras tanto, la Prensa aliada se hacía eco del concepto National-Réduit para los Alpes, cuya existencia parecía ser tomada en serio por la Prensa dirigida desde Moscú. El 15 de diciembre de 1944, el periódico neoyorquino *Daily Worker* informó «de fuente digna de crédito» que el reducto nacional sería defendido por los alemanes con tenacidad y hasta la última gota de sangre, con mayor obstinación si cabe que en Stalingrado. Por eso el Ejército Rojo había iniciado una ofensiva en Hungría, con el fin de acudir en socorro de los norteamericanos.

Goebbels decidió entonces, inspirado en todos los escritos relativos al National-Réduit, echar su cuarto a espadas en el asunto.

En el Ministerio de Propaganda se creó un negociado especial que, a partir de enero de 1945, estimuló la difusión del concepto fijo «fortaleza alpina». En unos artículos más bien comedidos se escribió sobre «tropas escogidas», «grandes depósitos subterráneos a prueba de bomba», «fábricas bajo las rocas» e «inmensas reservas de armas de represalia», todo ello con un refinamiento que no dejó de producir efecto en la primavera de 1945.

Mientras que, por un lado, los especialistas del Ministerio de Propaganda lanzaban sus noticias, el SD facilitaba datos técnicos a los agentes norteamericanos, muy sensibles a estos informes. El *gauleiter* Hofer también se aprovechó de la campaña de Goebbels: después que Hitler hubo leído un informe acerca de la creciente preocupación de los aliados por la fortaleza de los Alpes, autorizó a Hofer para que llevara a cabo obras defensivas en su territorio. En enero de 1945, el general de brigada August Marcinkiewicz recibió la orden de construir instalaciones defensivas junto a la frontera suiza, entre Feldkirch y Briganza, que dieran la impresión de que efectivamente se trataba de las fortificaciones del tan cacareado bastión alpino.

El 24 de diciembre de 1944, el izquierdista *Daily Worker* de Nueva York publicó que los alemanes estaban dispuestos a emprender una ofensiva suicida en



Primavera de 1945.
Avance ruso por Austria

auxilio de Budapest, y a preservar a toda costa la fortaleza alpina de los embates del Ejército Rojo, indicando que su desesperada resistencia en Estrasburgo parecía indicar que pensaban defender a ultranza el acceso occidental de la citada fortaleza.

Después se produjo una pausa en lo referente a las noticias sobre el bastión alpino, puesto que, a comienzos de 1945, la última gran ofensiva de Hitler en las Ardenas mantenía lo bastante alimentadas las páginas de los diarios.

El 26 de enero el *Daily Worker* volvía a tratar el tema de la fortaleza de los Alpes, y al día siguiente la revista americana *Collier's* publicó un artículo del periodista Erwin Lessner, titulado *La última arma de represalia hitleriana.*

Basándose en una fuente sólo conocida por el autor, el artículo se refería con todo detalle a un movimiento de guerrillas localizado en Bad Aussee, en Salzkammergut, en cuyas filas militaban individuos escogidos de las Juventudes Hitlerianas y las SS, pertrechados con el más moderno armamento; contando con la experiencia adquirida en su lucha contra los partisanos soviéticos, estaban dispuestos a morir como héroes.

El comandante de estas unidades de guerrilleros, que se denominaban a sí mismos *Werwölfe* (Ogros) era el jefe de la Oficina Central de Seguridad del Reich, Ernest Kaltenbrunner.

Si bien los trabajos de construcción se iniciaron en realidad el 17 de febrero de 1945 – fueron movilizados más de 2.000 trabajadores forzosos de la Organización Todt –, en la Prensa de los Estados Unidos aparecieron artículos, a finales de enero de 1945, informando sobre la existencia de los guerrilleros y de las obras de fortificación.

El Alto Mando aliado recibió, a través de Moscú, donde al parecer llegaban noticias fidedignas procedentes de Suiza, ciertos informes sobre la construcción de fortificaciones en torno a Brigancia, y poco a poco el SHAEF también empezó a creer en la existencia de los campos de entrenamiento e instalaciones defensivas; en una palabra, en la realidad de la fortaleza alpina.

Y, para dar mayor veracidad al asunto, se decía en Berlín que los guerrilleros habían jurado combatir hasta la muerte contra los aliados, si éstos trataban de asaltar la fortaleza de los Alpes.
El corresponsal norteamericano en Moscú de la agencia de noticias Associated Press dio a conocer al mundo detalles acerca de las obras defensivas alemanas en los Alpes; sus colegas rusos le habían proporcionado la información.
El 14 de febrero, el *New York Times* informó sobre un despacho, que al parecer era una declaración del jefe de intérpretes del Ministerio de Asuntos Exteriores alemán, doctor Paul Schmidt, el cual había manifestado por radio que millones de alemanes emprenderían la lucha de guerrillas, y por cada soldado alemán muerto liquidarían a diez soldados aliados.
Por parte alemana, se insinuó que el Ministerio de Asuntos Exteriores y otros departamentos serían trasladados al recinto fortificado de los Alpes. El Servicio de Seguridad (SD) cuidó de que la información confidencial sobre este asunto, así como la concerniente a la marcha de las obras, llegase a poder de los norteamericanos.
En realidad, las posiciones que debería ocupar el Grupo de Ejército E, después de retirarse de Italia, estaban casi terminadas a últimos de febrero de 1945, y precisamente en la zona meridional de los Alpes.
Por esta época fueron evacuados los pabellones 18 y 19 del campo de concentración de Sachsenhausen. Bajo la severa vigilancia del SD, los ocupantes de dichos pabellones, junto con máquinas de imprimir, papel y gran cantidad de billetes falsificados, fueron embarcados en 16 vagones de ferrocarril. Tras dos semanas de estancia en el campo de concentración de Mauthausen, continuaron viaje hacia la fortaleza de los Alpes.
En las cercanías de la localidad de Redelzipf, y trabajando por turno día y noche, se montaron las máquinas para falsificar billetes. Esta operación tenía por objeto minar la solidez de la libra y el dólar; los billetes serían puestos en circulación a medida que se aproximasen las tropas aliadas. Los prisioneros que ayudaron a fabricar los billetes fueron asesinados en secreto, y las máquinas, el papel y las planchas se hundieron en las aguas del lago Toplitz.
Junto a las agencias de Prensa occidentales, que difundían fantásticos proyectos defensivos alemanes en los Alpes, Moscú llamó la atención de sus aliados occidentales sobre el peligro que significaba la mencionada zona fortificada, sobre todo después que ingleses y americanos hubieron cruzado el Rin. Con la ayuda del *Daily Worker*, periódico comunista estadounidense, la opinión pública norteamericana fue advertida con insistencia del peligro que se cernía sobre las tropas aliadas en los Alpes. Los artículos tenían ciertos visos de realidad, como si los hubiesen compuesto los expertos militares del rotativo.
El 3 de marzo el *Daily Worker* informó sobre la preocupación rusa por la fortaleza alpina, la importancia de los efectivos militares alemanes en Italia y las batallas de repliegue libradas por los alemanes en Hungría. También les alarmaba que sus aliados occidentales, sin tener en cuenta lo pactado durante la guerra, iniciaran contactos secretos con el comandante en jefe de las fuerzas alemanas en Italia, con objeto de inducirle a la capitulación.
Según el periódico suizo *Journal de Genève*, en un artículo escrito sobre las unidades alemanas de guerrilleros, el propio Himmler se había hecho cargo de su entrenamiento.
Por dos veces en corto plazo —el 14 y el 24 de marzo de 1945—, el *Daily Worker* publicó la noticia de que la sustitución del mariscal Von Rundstedt por su colega de zapadores, Kesselring, era un signo evidente de la dureza de los combates que se avecinaban en el sector de los Alpes.
El 25 de marzo el *New York Times* publicó un artículo del corresponsal de guerra Dew Middleton, acreditado en el SHAEF, en el que, según un ciudadano suizo recién llegado de Viena, en la zona de los Alpes se habían erigido



General Dwight D. Eisenhower



Tropas estadounidenses en las estribaciones de los Alpes

imponentes fortificaciones capaces de soportar un asedio de varios meses de duración.

A finales de marzo, Kaltenbrunner se hizo cargo de la seguridad en la Alemania Meridional, conforme a las órdenes recibidas de Himmler. Con ello se convertía en jefe supremo del territorio alpino, y entre otras funciones se responsabilizaba de la instalación de fábricas subterráneas para continuar desde allí el esfuerzo de guerra.

Mientras tanto, el Mando aliado ultimaba los preparativos para realizar «el salto hasta Berlín». El general de brigada James M. Gavin, jefe de la 82.ª División Aerotransportada norteamericana, había forjado planes para tomar Berlín en una maniobra de gran estilo, con fuerzas paracaidistas.

La 101.ª División Aerotransportada estadounidense se apoderaría del campo de aviación de Gatow, mientras el 1.er Cuerpo Aerotransportado británico conquistaría el aeródromo de las fábricas Heinkel en Oranienburg, cerca de Berlín. La 82.ª División británica lanzaría a sus hombres para dominar el aeródromo de Tempelhof.

Las tropas ya habían efectuado maniobras de entrenamiento para llevar a cabo la operación. La 82.ª División de paracaidistas británicos disponía de un modelo del campo de Tempelhof y sus alrededores.

Todo estaba dispuesto, y sólo había que esperar la orden del comandante supremo, general Eisenhower.

El 25 de marzo el 7.º Ejército norteamericano recibió un informe del Servicio Secreto, con detalles precisos sobre la fortaleza alpina. Se hablaba de suministros para unos 100.000 hombres, que Himmler había destinado a la protección del reducto alpino, en el que 80 unidades escogidas, con efectivos de 1.000 a 4.000 soldados cada una, estaban preparadas para la defensa. Llegaban a la zona numerosos convoyes ferroviarios repletos de las armas más modernas, sobre todo cañones de nueva factura e instrumental perfeccionado. También se decía que en el sector abundaban las fábricas subterráneas de municiones y armamento.

Tres días más tarde, el 28 de marzo de 1945, Eisenhower comunicaba a Stalin

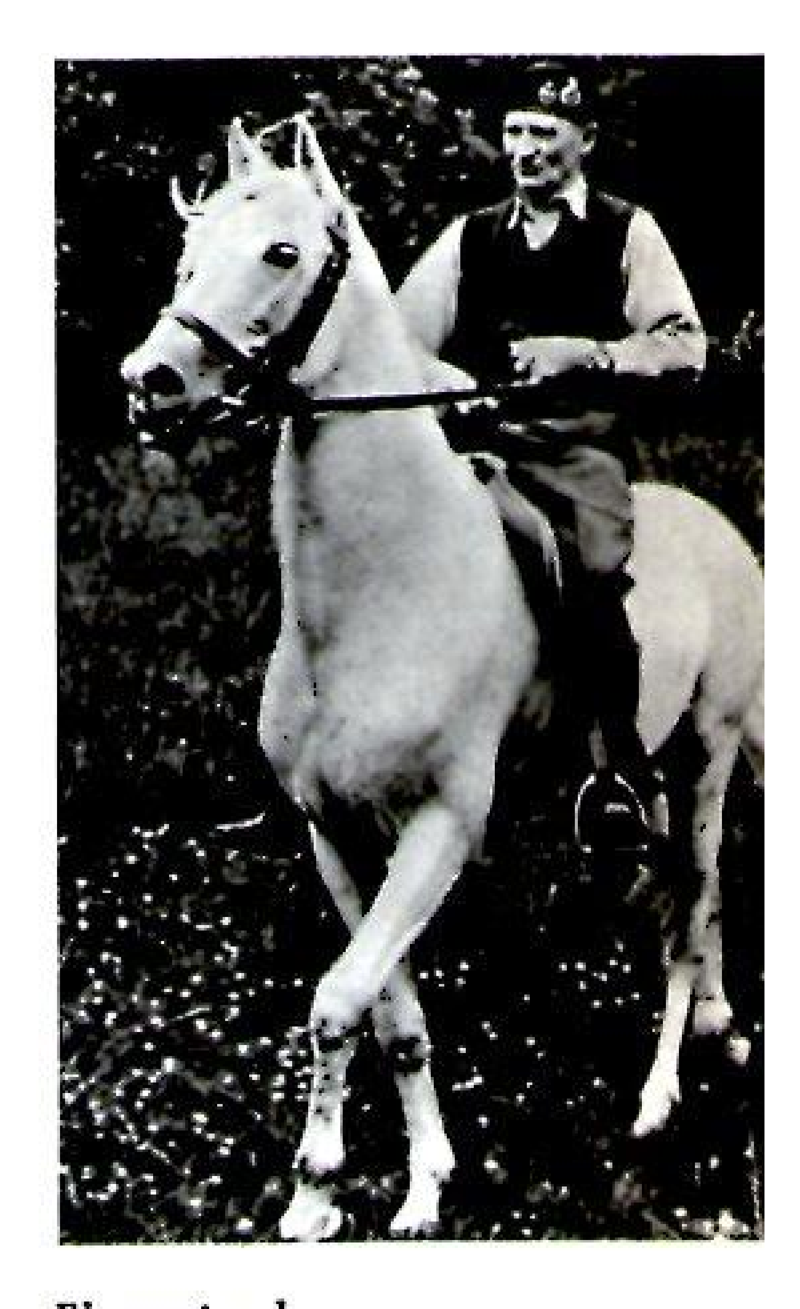
el nuevo cambio de planes. Las fuerzas aliadas occidentales marcharían en dirección sur, camino de los Alpes, en vez de seguir avanzando sobre Berlín. Poco después eran informados los altos jefes interaliados, y por último el mariscal Montgomery.

Mientras que, en setiembre de 1944, Eisenhower sostenía que su «objetivo era lógicamente Berlín», su mensaje del 31 de marzo de 1945 al mariscal británico terminaba con estas palabras: «...Habrá observado que no tengo demasiado interés por Berlín. Esta ciudad es para mí un simple concepto geográfico que no merece atención. Mi objetivo consiste en aniquilar a las fuerzas enemigas y acabar con su resistencia».

Por aquel entonces Churchill y Montgomery se lamentaban de la ingenuidad política de la estrategia norteamericana, y el mariscal expresó a su Premier que, en su opinión, se cometía «un error fatal», Stalin se apresuró a confirmar la opinión del comandante en jefe de las fuerzas aliadas, en el sentido de que Berlín era un objetivo sin importancia, carente de valor estratégico. Hizo saber a Eisenhower que, con este motivo, había destinado «unidades de segundo orden» para la conquista de la ciudad, aunque en realidad ocurría todo lo contrario: tenía 20 ejércitos con un total de 150 divisiones dispuestas para el asalto de la capital alemana encuadradas en el grupo de ejércitos (1.er Frente de Ucrania), mandado por Koniev, el 1.er Frente de la Rusia Blanca a las órdenes del mariscal Zukov, y el 2º Frente de Ucrania, bajo el mariscal Rokosovski, con más de 2,5 millones de soldados curtidos, 7.500 aviones, 41.600 cañones y 6.300 carros de combate.

El 8 de abril de 1945 escribió Drew Middleton en el *New York Times* que la fortaleza alpina estaba más protegida que el célebre Monte Cassino, llamado el Verdún de la Segunda Guerra Mundial, y que, en su opinión, la ausencia de tropas escogidas de las SS en el frente de batalla se debía a que casi todas se hallaban desplegadas en la zona de los Alpes, para luchar hasta el último hombre. A los pocos días, la revista *Life*, también se expresó de forma idéntica, admitiendo que, si bien podía tratarse de una falsa alarma, el endurecimiento de los combates inducía a pensar de otro modo.

El 2 de febrero de 1945 apareció en el semanario *Die Weltwoche* un informe



El mariscal Bernard L. Montgomery, con el caballo árabe que montara el mariscal Rommel, y que después de su victoria en Africa se llevó a El Cairo. Lüneburger Heide, primavera de 1945

allzugrosser Entfernung von der Schweizergrenze befindet . . .

Zuverlässige Berichte aus Deutschland enthalten Einzelheiten über den technischen Ausbau der Réduitstellung Berchtesgaden mit dem Obersalzberg als Nervenzentrale. Geschickte Ausnützung der zahlreichen kleinen Bergseen der Umgebung und der Stollen der ehemaligen Salinen (denen der Obersalzberg und das Salzkammergut ihre Namen verdanken), Einbeziehung der schwer überwindbaren Gebirgskämme in das Festungssystem, Einbau von MG-Nestern und Flabpositionen und Rundfunksendern und soliden Bunkern an den Pässen sprechen dafür, dass der romantische Traum ernst gemeint ist und dass gute deutsche Gründlichkeit hier einmal mehr für ein phantastisches Ziel eingesetzt wurde.

Der Berghof, wo Hitler sowohl seine Wohnung wie die Privatkanzlei und die Büros der Leitung der NSDAP unter Martin Bormann, dem Nach-

Del semanario «Die Weltwoche», Zurich, 2 de febrero de 1945

mit grossen Scheiben verglast, durch die das ganze umliegende überwältigende Bergpanorama übersehen wird.

In den letzten Monaten ist in der ganzen Gegend emsig gearbeitet worden. In den Höhlen des Königssees — die längste davon ist mehr als drei Kilometer tief — in den alten Salzbergwerken der Gegend, in ausgehöhlten Bergen und Talwegen sind nach und nach gewaltige Kriegsmaterialdepots, Munitionskammern und Reparaturwerkstätten angelegt worden. Industriewerke zur Herstellung von Kriegsmaterial wurden dort gebaut. Flugzeugfabriken für Me-Jäger und Düsenflugzeuge wurden erstellt, grosse Brennstoffdepots angelegt. Synthetische Benzinwerke wurden in die Bergabhänge und Bergwerkschächte hineingebaut, die Kohle für die Fabrikation des Brennstoffes wurde an Ort und Stelle gebracht. Unterirdische Flugfelder und Hangars stehen bereit. Motorenwerke, Kugellager-Fabriken befinden sich in alten Steinbrüchen. Getreide- und Kartoffelvorräte sind angesammelt worden, sowohl für die Ernährung wie für die Alkoholgewinnung.

Damit diese Arbeiten geheimgehalten werden konnten, wurden schon seit einigen Monaten keine freien Zureisen ins weitere Gebiet von Berchtesgaden gewährt. Obwohl hier genügend Platz gewesen wäre zur Unterbringung Ausgebombter, wurden alle Gesuche Zufluchtsuchender abgeschlagen. Doch wurden für die prominenteren Naziführer recht bequeme Refugien angelegt — Göring schuf sich ein «bayrisches Karinhall» in Hintereck, Ribbentrop bezog ein Schloss in Fuschl — und geräumige Kasernen für die SS wurden in aller Eile errichtet.

Die Festung Berchtesgaden ist keine Legende. Die Waffen-SS-Divisionen werden versuchen, ein Gebiet zu halten, das westlich bis in den Allgäu und östlich bis Wien reicht. Im Süden gilt Klagenfurt als Riegelstellung, Klagenfurt, das schwer befestigt worden ist, heute von Truppen strotzt, und zu einem Bollwerk des deutschen Réduits gemacht wurde, sowohl gegenüber einem Ansturm von russischer wie von westalliierter Seite. Ob freilich diese «letzte Feste» so unbesiegbar ist, wie ihre Urheber es planen, oder ob nicht Bombenflugzeuge und schwerste Artillerie doch einen T...

fabuloso titulado *La fortaleza de Berchtesgaden,* según noticias procedentes de Alemania, y, a pesar de ser un trabajo producto de la fantasía, se basaba en otro aparecido el 16 de abril en el *New York Times,* cuyo autor, el periodista Hanson W. Baldwing, gozaba de gran reputación como experto en cuestiones militares. En el mencionado artículo se confirmaba la realidad de las fortificaciones alpinas, realidad suscrita, además, por el semanario suizo *Die Weltwoche.* Por otra parte, Baldwin también se refería a la orden de Eisenhower de detener a sus tropas en el Elba, interrumpiendo su marcha sobre Berlín, para dirigirse en su lugar al asalto de la fortaleza de los Alpes.

Página 516: Del semanario «Die Weltwoche». Zurich, 2 de febrero de 1945

Ante sus generales, los altos mandos interaliados y el mariscal Montgomery, Ensenhower justificaba la medida por lo desesperado de la resistencia alemana. En vista de ello, sería más conveniente reducir dicho bastión, aun cuando él, como jefe supremo de las fuerzas aliadas occidentales, ya sabía con todo detalle, al igual que Moscú, que desde principios del año se habían establecido contactos entre el Mando alemán del sector alpino y un agente del Servicio Secreto norteamericano en Suiza, sobre la capitulación de las fuerzas alemanas en Italia. Estas conversaciones entre el general de las SS Karl Wolff y Allan Dulles alcanzaron su fase final el 8 de marzo, y fueron motivo de graves dificultades entre Stalin y el presidente Roosevelt.

Contrariamente al Servicio Secreto norteamericano y al general Eisenhower, los ingleses consideraban el asunto de la fortaleza alpina como una farsa montada por la propaganda alemana.

En opinión del Intelligence Service, los informes emitidos por los supuestos jefes del reducto alpino carecían de la suficiente consistencia como para tomarlos en serio, y no creían tampoco que, en caso de existir, llegase a tener influencia en la suerte de Alemania, que ya estaba sellada.

Los británicos argumentaban que la ejecución de obras de semejante envergadura hubiera resultado imposible, a causa del abrumador dominio del aire ejercido por los aliados; esto, además de desbaratar los trabajos, impediría el eficaz abastecimiento de las tropas en víveres y material, lo que en un espacio reducido provocaría un rápido hundimiento y el cese de la resistencia.

Hacia finales de marzo y comienzos de abril de 1945, no se hacía el menor caso a todas estas suposiciones, excepto los ingleses, y mucho menos las unidades combatientes alemanas, las cuales sí que estaban necesitadas de un bastión



Una de las últimas armas secretas alemanas: El caza «Natter». Estribaciones de los Alpes, primavera de 1945



Patrulla norteamericana en las estribaciones de los Alpes

alpino desde donde tratar de contener el tremendo embate de las tropas aliadas que iban empujando desde el sur. No tenían demasiada confianza en las armas milagrosas ni en un sistema defensivo al parecer inexpugnable que inclinase la balanza a su favor, y pudiesen todavía alzarse con la victoria final.

En realidad, las obras de fortificación en la zona alpina no realizaban grandes progresos. Por supuesto que algo se hacía, pero eran sólo defensas aisladas en el frente sur, debidas al tesón del *gauleiter* Hofer; en los tres puntos cardinales

Berchtesgaden. Fotografía aérea del Obersalzberg, en mayo de 1945

restantes, no había la menor señal de que fueran a emprenderse trabajos de fortificación.

Por otra parte, el territorio alpino se hallaba repleto de personal civil, perteneciente a los servicios administrativos y a los ministerios; no faltaban diversos mandos militares que se habían trasladado a la zona, lejos de sus tropas, y personal de tierra de la Luftwaffe.

En la región de los Alpes no había ninguna división con sus efectivos o armamento completos, predominando en cambio una escasez general de municiones y armas pesadas.

Y por fin había una fábrica bávara instalada bajo tierra que producía piezas de avión; era la única en su género, pero en ella se centraban los informes de los Servicios Secretos para difundir a los cuatro vientos que se trataba de un gran complejo industrial.

A primeros de abril un tal Joachim Joesten publicó particularmente en los Estados Unidos un folleto titulado *European Reports-Hitler's Alpine Redoubt (Noticias de Europa-El reducto alpino de Hitler)*. Por el precio de 2,95 dólares se ofrecían 27 páginas de noticias de todas las agencias y redacciones de periódicos de los Estados Unidos, en las que venía a decirse que, según informes procedentes de Suiza y Alemania, la fortaleza alpina era capaz de sostenerse durante cinco años, ya que se hallaban acantonadas en la misma 40 divisiones de las SS con 200.000 cazadores de montaña especialmente instruidos. Todos estos hombres lucharían hasta el fin, pues abundaban entre ellos criminales de guerra que sólo podían esperar la muerte si caían en poder de los aliados.

El general Bedell Smith, jefe de Estado Mayor de Eisenhower, celebró el 21 de abril de 1945 una conferencia de Prensa en la sede del SHAEF, en la que expresó la preocupación de Eisenhower y del Alto Estado Mayor norteamericano respecto a la fortaleza de los Alpes.

A las preguntas de los periodistas tuvo que admitir que el Mando Supremo no sabía exactamente lo que era en realidad dicho baluarte, ni qué se encerraba en aquellos montes. Sin embargo, se temía que pudieran cumplirse los augurios pesimistas. De todos modos, la cuestión era uno de los problemas capitales del inmediato futuro, y se imponía el asalto y conquista del reducto, en caso necesario con el auxilio de los rusos.

Entre los centenares de corresponsales de guerra acreditados en las distintas unidades, no hubo ni uno solo que rechazara tal fábula, ni siquiera cuando el Servicio de Información del SHAEF manifestó al día siguiente, 22 de abril, que los reconocimientos aéreos de la zona no habían descubierto ni concentraciones de tropas, ni instalaciones defensivas de ningún género.

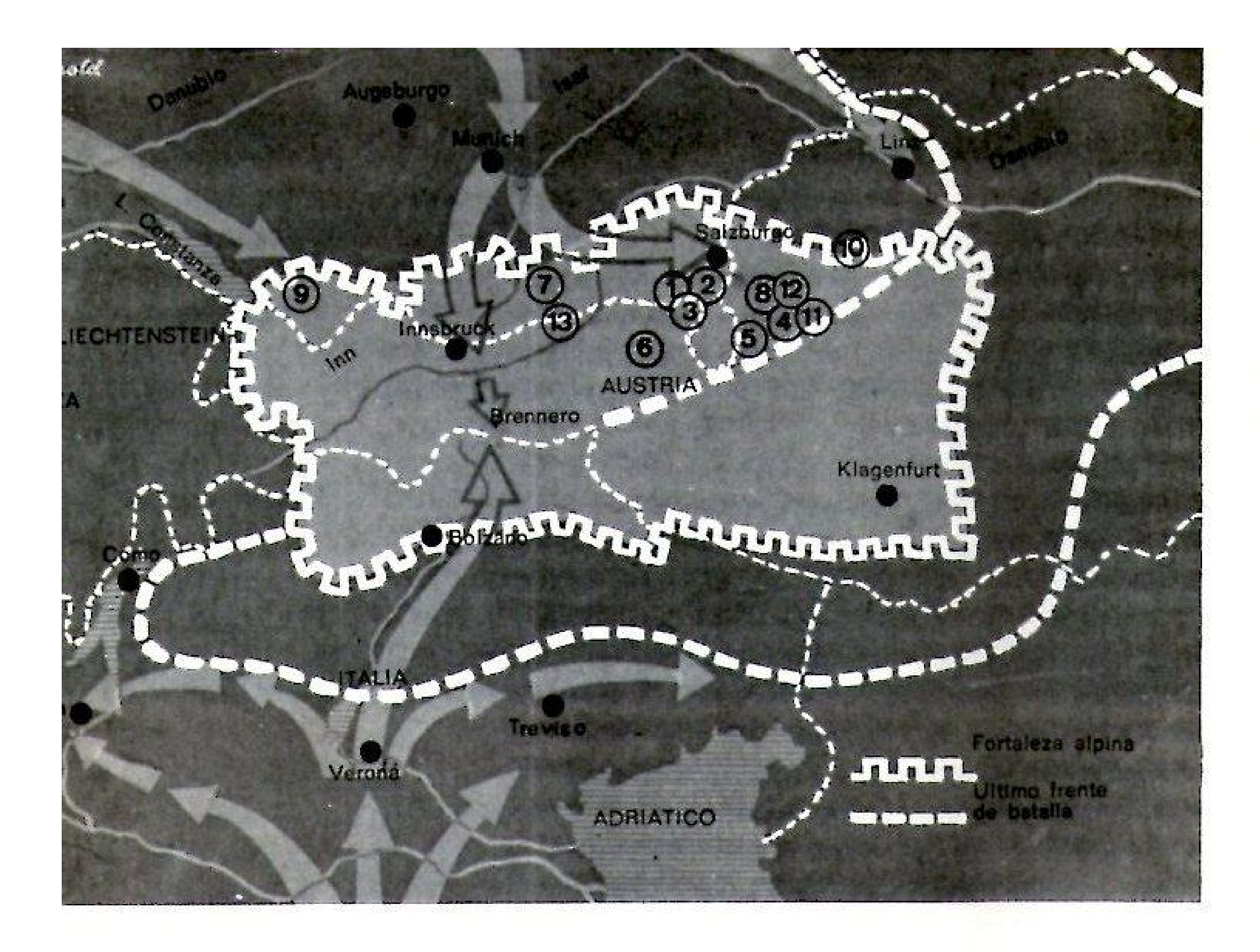
Unos días después, el mismo Servicio de Información comunicó que Kurt Dittmar, locutor de radio adscrito a la Wehrmacht, había huido de Berlín y, después de cruzar el Elba en un bote se entregó a los norteamericanos. Dittmar, a quien se podía creer, manifestó que el asunto de la fortaleza alpina era una pura invención.

Sin embargo, todo esto no afectó los planes estratégicos ya trazados, como se pudo comprobar por las noticias e informes posteriores. El 24 de abril, el general Omar N. Bradley, comandante en jefe del 12.° Grupo de Ejércitos norteamericano, expresó ante un grupo de senadores que visitaban el teatro de operaciones europeo sus pesimistas opiniones sobre la fortaleza alpina. Bradley dijo a sus visitantes que según las noticias que se tenían, las defensas de la zona sur parecían ser muy sólidas, y la lucha por reducirlas podría durar un mes como mínimo, o prolongarse durante un año.

A mediados de abril, Eisenhower ordenó el traslado de la 13.ª División Aerotransportada que llegó a Europa procedente de los Estados Unidos. Cuando sus soldados, dotados con las armas más modernas con las que habrían de vencer la resistencia alemana de los Alpes, desembarcaron en Amberes, la



Billetes ingleses falsificados en las cercanías de Bad Aussee



Fortaleza alpina
1 Goering: Berchtesgaden
2 Von Rundstedt: Bad Tölz
3 Kesselring Berchtesgaden
4 Kaltenbrunner: Altausee
5 Skorzeny: Radstadt
6 Schörner: Pirtendorf, junto a Zell am See
7 Gehlen: Elendsalm, junto a Bayrischzell
8 Eichmann: Blaa-Alm, cerca de Altausee
9 Von Braun: Hindelang
10 Bases de lanzamiento de «V-2» cerca de Gmunden am Traunsee
11 Talleres Salsberg, cerca de Altausee: tesoros artísticos por cuatro mil millones de dólares
12 Toplitzsee, tesoro de las SS hundido
13 Palacio Itter, cerca de Wörgel am Inn

guerra ya había terminado en Europa, y nadie volvió a acordarse de la fortaleza alpina.

Desde el 29 de abril, un cuerpo del 6º Grupo de Ejército norteamericano se hallaba camino de Berchtesgaden y de Salzburgo.

La 2ª División Acorazada francesa, que pertenecía al 21º Cuerpo de Ejército norteamericano, conquistó Berchtesgaden el 5 de mayo de 1945. No había rastro del tan traído y llevado baluarte alpino.



Julius Streicher, después de su captura

El jefe de la Oficina Central de Seguridad del Reich y *obergruppenführer* de las SS, Ernst Kaltenbrunner, había establecido su Cuartel General en la zona de Bad Aussee, a principios de 1945. Kaltenbrunner había reunido en esta zona las secciones más importantes de la Oficina Central, así como las jefaturas de la Gestapo y del SD.

El *obersturmbannführer* de las SS, Otto Skorzeny, que tenía orden de formar un «cuerpo de escolta de las SS en los Alpes», tuvo que retirarse a Aussee en espera de acontecimientos, convencido de la inutilidad de la empresa.

Se congregaron en la región altos funcionairos del Reich: los funcionarios del Partido, Robert Ley – ex ministro de Trabajo –, Julius Streicher, Konrad Henlein, el *obersturmbannführer* de las SS Adolf Eichmann, el hombre de la solución final de la cuestión judía, y sus colaboradores; el doctor Wilhelm Höttl, jefe del SD para los Balcanes, y el *sturmbannführer* de las SS Fritz Schwendt, que durante el último año de la guerra fue el hombre responsable de poner en circulación las libras esterlinas y los dólares falsos mandados fabricar por la Oficina Central de Seguridad del Reich (RSHA).

El mariscal del Reich Hermann Goering, caído en desgracia, que desde hacía algún tiempo pasaba largas temporadas en Berchtesgaden sin ocuparse apenas del mando de la Luftwaffe, esperaba el fin de la contienda bajo arresto domiciliario, vigilado por elementos de las SS. El 9 de mayo se entregó al general de brigada J. A. Dalquist, jefe de la 36.ª División de Infantería.

El mariscal Von Rundstedt, relevado de su cargo de comandante en jefe del frente occidental, fue sorprendido en una bañera por los soldados norteamericanos. Poco después eran capturados los mariscales Kesselring, barón Wilhelm von Leeb y Wilhelm List.



Wernher von Braun, en mayo de 1945

El *gauleiter* Hofer fue detenido el 2 de mayo en Hall, no lejos de su residencia.
Una semana después, los norteamericanos encontraron al general Reinhard Gehlen, jefe de la sección de tropas extranjeras en el frente del Este, con un copioso archivo, microfilmes y documentos secretos. Esperó que le detuvieran en Elendsalm, Alta Baviera.
A mitad de camino entre Berchtesgaden e Innsbruck, a 10 km al sur de la pequeña ciudad de Wörgl, se alza el palacio medieval de Itter, que desde 1943 servía como campo de concentración de diversos personajes; en él se retenía a valiosos rehenes franceses.
El 5 de mayo se produjo un breve combate en dicho lugar, que durante toda la guerra no tuvo paralelo, pero que por parte de los aliados fue típico de la tan temida moral de lucha de las tropas alemanas en la fortaleza alpina.



Jean Borotra

Además de los dos ex primeros ministros Paul Reynaud y Eduard Daladier, se encontraban prisioneros en el mencionado castillo el embajador francés en Berlín, André François-Poncet; el jefe del Alto Estado Mayor francés, general Gamelin; el general Weygand; Mme. Caillou, hermana del general De Gaulle, y su esposo; Jean Borotra, ex ministro en Vichy y en un tiempo jugador de tenis mundialmente famoso, así como Michel Clemenceau, hijo del célebre estadista galo.
Tras alambres de espino, centinelas con perros y docenas de proyectores, encerrados en recios muros, los prisioneros aguardaban su última hora. Todo sabían que Himmler había ordenado fusilar a los detenidos antes de la llegada de las tropas aliadas.
El 5 de mayo apareció un carro de combate norteamericano, acompañado de ocho hombres, a los que se entregaron sin resistencia los 40 soldados de la Wehrmacht que componían la guardia del palacio.

Abajo, izquierda: Palacio Itter, 6 de mayo de 1945. De izquierda a derecha: Paul Reynaud, el general americano Mac Aucliffe, señora de Weygand, general Gamelin, Edouard Daladier, general Weygand. Abajo, derecha: Un soldado alemán desertor colgado por las SS









Arriba, izquierda: En Salzbergwerk, junto a Aussee: Manet, «El invernadero»... Arriba, derecha: Oro y perlas.

Pero no transcurrió mucho tiempo sin que se oyesen disparos en los bosques próximos. El palacio estaba rodeado por 300 hombres de las SS, que iban a cumplimentar la orden impartida también por Kaltenbrunner de fusilar a los presos.

Los soldados alemanes prisioneros se apoderaron de sus armas y ayudaron a los perplejos norteamericanos a defenderse contra los atacantes, superiores en número.

El ex campeón de tenis Borotra logró salir inadvertidamente del palacio y rebasar las posiciones de las tropas de las SS. A pocos kilómetros encontró fuerzas de los Estados Unidos, las cuales dominaron la situación en pocos minutos. Antes de una hora, los rehenes fueron puestos en libertad.

Siempre en busca de las instalaciones defensivas de la fortaleza alpina, los soldados norteamericanos encontraron en las galerías del Salzberg, junto al lago Altau, tesoros artísticos procedentes de toda Europa.

El 2 de mayo de 1945, las fuerzas norteamericanas se encontraron en el paso del Brenero: los que procedían del norte, y que venían combatiendo desde Normandía, y los que avanzaban desde el sur, después de un largo camino desde Sicilia.

Cuando el 7 de mayo capitularon en Reims las últimas unidades alemanas, gran parte de las tropas que se encontraban en la región alpina se rindieron incondicionalmente.

Resulta un tanto incomprensible que Eisenhower persistiera hasta el último momento en creer en la existencia de una zona fortificada en alguna parte, si se tiene en cuenta el minucioso trabajo realizado por los Servicios de información aliados al recoger datos para los preparativos de desembarco en Normandía.

La tan debatida zona alpina no tenía precisamente una defensa antiaérea demasiado fuerte, de manera que no habría resultado difícil la labor de reconocimiento por parte de los aviones aliados. Además, la zona estaba casi a la vista de los agentes estadounidenses que actuaban en Suiza, donde tenían su central europea, y máxime estando mandados por un hombre tan capacitado como Allan Dulles.

Y, por si fuera poco, el general Henri Guisan, jefe del Estado Mayor Central



Tropas alemanas se rinden a las fuerzas norteamericanas que avanzan hacia el sur

suizo, había advertido más de una vez a los yanquis que dejasen de creer en fantasmas.

Por otra parte, los Alpes alemanes tienen amplios valles, que, contrariamente a los suizos, no ofrecen buena protección contra las incursiones aéreas. Los alemanes no disponían entonces de suficiente mano de obra, ni de materiales para la construcción.

Además de Allan Dulles y sus hombres, Eisenhower tenía a su disposición la más numerosa y mejor aviación de reconocimiento del mundo, ante cuyas cámaras no estaba seguro ni un palmo de territorio enemigo, y que descubrieron las rampas de lanzamiento de las «V-1» incluso bajo una nutrida protección antiaérea, por lo que no se explica cómo no controlaron una zona con escasa defensa, antes de tomar tan delicada resolución estratégica, cuya secuela resulta claramente perceptible en nuestros días.

Eisenhower nunca contestó las preguntas que se le formularon sobre el asunto, llevándose a la tumba el móvil de su actuación.



Paso de Brennero, 2 de mayo de 1945. Encuentro de las tropas norteamericanas

Apéndice

Traducción del texto del documento de la página 60:

«A. Uso de explosivos. Los grupos reducidos de combatientes atacan con más eficacia al enemigo valiéndose de explosivos. Con una pequeña cantidad de éstos pueden ocasionarse tremendos daños. Siguiendo las presentes instrucciones incluso la persona no muy versada en explosivos puede ocasionar los mayores daños al enemigo.
¿Qué es el explosivo? Se trata de una masa cuyo estallido se puede provocar. Los explosivos que acompañan estas instrucciones son del máximo efecto, y muy apropiados para perforar metales.
Con objeto de que puedan manejarse sin peligro en grandes cantidades, se ha reducido su sensibilidad, aunque deben manejarse siempre con prudencia. En buen estado de conservación, no detonan por choque o fuego. Ignición de los explosivos. Puesto que los explosivos son insensibles, se necesita una perturbación especial para hacer que exploten. Para que el método sea seguro, esta perturbación se divide en dos fases: a) la píldora explosiva, b) la cápsula explosiva. La píldora explosiva se compone de una pequeña cantidad de detonante, más sensible que la carga en sí, pero menos que la cápsula, la cual alberga un explosivo muy sensible en un cartucho de metal. La cápsula se pone en ignición por el fuego y, para que ello no represente ningún riesgo para el manipulante, lleva una mecha a la que se puede prender fuego con una cerilla u otro medio cualquiera. Así, pues, para hacer detonar la carga explosiva se necesita: 1) llama o chispa, 2) mecha, 3) cápsula explosiva, 4) píldora explosiva, 5) carga explosiva.
1. EL EXPLOSIVO. Por regla general se suministran estos dos tipos de explosivo: a) de plástico, b) el «Nobel 808». De tener que facilitarse otros en sustitución, se enviarán las correspondientes instrucciones especiales. Conviene recordar que las presentes se refieren a los tipos antes mencionados, y no para otra clase que puedan obtenerse en el lugar. II) Transformadores eléctricos cuya longitud quede comprendida entre 1,5 m y 2 m. De ser mayor esta medida, se utilizarán dos o tres cargas, una en el centro, y las demás en los extremos equidistantes a ella. III) Soportes de acero, 40×15 cm.
e) La carga para vías. Los métodos de fabricación de esta carga ya han sido descritos con anterioridad. Se emplea la carga en unión de dos señales acústicas (número 23), que tienen dos vainas 1) para la toma de la 2) cápsula explosiva. Los terminales de «Cordtex» 3) de la carga se adherirán a las cápsulas por medio de cinta 4), según (fig. 42). La carga completa se sitúa en la parte exterior (fig. 43), las señales acústicas en el lado de donde se espera el tren. Si la línea se compone de doble vía, se coloca la carga en el raíl interior, de modo que el convoy, al descarrilar, dañe ambas vías (fig. 44).
Los mejores lugares para provocar el descarrilamiento son los túneles o trincheras, porque en ellos son más difíciles de realizar los trabajos de salvamento. f) Carga para vías lista para su uso. Esta carga ya ha sido descrita en el artículo C, párrafo 7. Está preparada para su empleo inmediato. La señal acústica 1) y la cápsula detonadora se embalan por separado, y hay una cápsula especial 3) para unir el «Cordtex» con el detonador. No es necesario el uso de cinta adhesiva (fig. 45).
El extremo abierto de la cápsula de sujeción se introduce en el detonador, hasta que el extremo de éste entre en contacto con la junta de cobre del «Cordtex» 5). Advertencia especial: La cápsula de sujeción y las señales acústicas con la cápsula detonadora deben estar situadas hacia el exterior, para que el paso del tren no las separe, al segar el «Cordtex» con el borde de las ruedas.
E) EXPLOSION RETARDADA. Al colocar bombas incendiarias o cargas explosivas, se desea lógicamente abandonar el escenario de su acción. Para este fin sirven los aparatos que retrasan la detonación.
ESPOLETA DE BARRA (núm. 24) (Fig. 46)
Actúa a base de la corrosión de un hilo por medio de un agente químico. Una vez destruido el hilo, se distiende un muelle que acciona un percutor. La espoleta de barra tiene forma parecida a la de un lápiz. Un extremo se compone de un tubito de cobre 1), y en el otro hay una cápsula de sujeción 2). El proceso de corrosión se lleva a cabo en el tubo de cobre. Al producirse el fuego se enciende una cápsula detonadora 3), o bien un trozo de mecha incrustado en la carga explosiva.»

Traducción del documento de la página 134:

«Al Ministerstvo-národni-obrany. Praga. El abajo firmante desea colaborar con el Servicio de Información checo. Los motivos que le inducen a ello no creo sean de su interés. Estoy en condiciones de obtener lo siguiente: 1. Cuestionarios del Servicio de Información alemán de 1935 y 1936 sobre: a) Infantería. b) Artillería. c) Caballería. d) Aviación (muy extenso). e) Información ferroviaria. f) Policía Militar, Gestapo, Aduanas. g) Organización completa del Ejército alemán. 2. La nueva organización del Servicio Informativo alemán, incluyendo las de la Policía Militar, la Gestapo, el servicio de Aduanas y el SD, que constituyen una unidad orgánica que entiende en los casos siguientes: a) Espionaje. b) Contraespionaje.

c) Defensa contra el espionaje. d) Obtención de datos económicos. 3. La nueva organización del ND alemán en Checoslovaquia. 4. Los centros de la Gestapo y el Abwehr, con el nombre de los funcionarios, sus alias, domicilio y número telefónico. 5. Los nuevos jefes del Abwehr y el ND contra Checoslovaquia. 6. Los métodos recientes de envío de informes fuera de Checoslovaquia.»

Traducción del documento de la página 144:

«Gestapo. Praga, 27 de marzo de 1942. Secreto. 4 copias. 2 copias. Al Obergruppenführer Heydrich. Personal. PRAGA. Al jefe de la Sección IV, gruppenführer Müller. Personal. Berlín. Al jefe de la Policía de Seguridad y el SD, standartenführer Böhme. Personal. Praga. Asunto: Traidor desconocido, X, alias Franta, alias René. Proceso: Mi informe y carta 432/41 gRs y 425/41 gRs, de 16-11-1941. Al descubrir una emisora del Servicio de Información anglo-checo en la noche del 3 al 4-10-1941, en Praga, se encontraron, entre otras cosas, varios mensajes por los cuales un agente llamado René enviaba importantes datos a...»

Traducción del documento de la página 189:

«Ministerio de la Guerra. Whitehall. Londres, S.W.1. Personal y muy secreto. Mi querido Alex: Aprovecho la oportunidad para enviarle una carta personal por mediación de uno de los oficiales de Mountbatten, para informarle de nuestro reciente cambio de mensajes sobre las operaciones en el Mediterráneo y las maniobras diversivas inherentes. Tal vez nuestras decisiones le parezcan un tanto arbitrarias, pero puedo asegurarle que el comité COS ha tomado muy en cuenta tanto su recomendación como la de Jumbo. Tenemos información reciente de que los alemanes han reforzado sus defensas en Grecia y en Creta; en vista de ello, el CIGS opina que nuestras fuerzas resultan insuficientes para llevar a cabo el ataque. Los jefes de E. M. han convenido que la 5.ª División sea reforzada con una brigada para el asalto a la playa sur del cabo Araxos, y que la 56.ª División en Kalawata necesita un refuerzo similar. Estamos reuniendo las tropas necesarias, así como los medios de transporte. Jumbo Wilson ha propuesto Sicilia como maniobra diversiva de «Husky», pero ya la habíamos escogido para las operaciones «Brimstone». En un lugar determinado habrá que tomar medidas extras, pues también están allí los norteamericanos; nos encontraremos con cierto descontento entre aquellas tropas que combaten en cualquier parte, tal vez con tanta dureza, o más. Creo que debemos agradecer a los americanos su amable ofrecimiento, pero afirmo que esto causaría demasiadas anomalías, y lamentamos no poder aceptar. Este caso figura en la agenda de la próxima reunión de jefes militares, y espero que conocerá la decisión muy pronto. Saludos. Archie Nye. Personal y muy secreto. General sir Harold R. L. G. Alexander.»

Traducción del documento de la página 190:

«Cuartel General de Operaciones Combinadas. 21 de abril de 1943. Estimado almirante de la Flota: Prometí al V.C.I.G.S. que el comandante Martin arreglaría con usted el envío de una carta que lleva para el general Alexander. Es muy urgente y 'vital', y, como hay en ella ciertas observaciones que no pueden ser vistas por otras personas en el Ministerio, no se la he enviado por los medios ordinarios. Estoy seguro de que procurará su reexpedición pronta y segura. Creo que hallará en Martin el hombre que desea. Es calmoso y tímido al principio, pero conoce bien su oficio. Estuvo más acertado que muchos de nosotros respecto a la marcha de los acontecimientos en Dieppe, y últimamente ha realizado ejercicios con los más recientes modelos de lanchas de desembarco, así como de equipo diverso, que han tenido lugar en Escocia. Ruego se le vuelva a mandar aquí una vez terminada la operación. Podría traerse unas sardinas; aquí están 'racionadas'. Sinceramente suyo, Louis Mountbatten. Almirante de la Flota sir A. B. Cunningham, G. C. B., D. S. O. Comandante en jefe de la Flota del Mediterráneo. Cuartel General de las Fuerzas Aliadas. Argel.»

Traducción del documento de la página 226:

«Agua y gas. 23 de julio de 1932. Los pantanos y su influjo en el abastecimiento de aguas en el Ruhr. Por el arquitecto y doctor ingeniero E. H. Link, Essen. La captación de aguas en el Ruhr. Suministro a otras zonas. El rendimiento natural del Ruhr. Misión de los pantanos del Ruhr: Mantener constante el nivel de agua. a) Pantanos comunales. El pantano del Möhne. b) El pantano de Lister. Años de sequía. Cambios de opinión a tenor de las variaciones de caudal de los pantanos. El pantano de Sorpe. El pantano de Verse. Gran parte de la zona industrial renano-westfaliana depende del suministro de agua del Ruhr, aunque en la actualidad han ganado en importancia otras zonas de captación en el Rin o más al norte. Corresponde a la Confederación Hidrográfica del Ruhr la función de garantizar el normal abastecimiento de la zona. Desde luego se trata de cifras importantes. En el año 1897, fecha en que se publicó la primera estadística completa, se consumieron en dicha zona unos 175 millones de metros cúbitos. Treinta y dos años más tarde, en 1929, el caudal suministrado fue de 668 millones de metros cúbicos; es decir, casi cuatro veces mayor. La regularidad del suministro depende menos de las estaciones de bombeo que de las zonas de captación. Como se desprende de la figura 1, el consumo del agua del Ruhr no ocurre exclusivamente en su cuenca, sino muy especialmente en la zona del Ems, Wupper, Lippe y Rin. El agua enviada a estas comarcas no vuelve nunca al Ruhr, mientras que la utilizada en esta cuenca retorna al río en buena parte. Esto reza especialmente en los últimos decenios, para el agua de refrigeración de las grandes turbinas de vapor de las centrales eléctricas; en estos casos se produce una escasa cantidad de pérdida de agua. La captación de agua del Ruhr se ha venido desarrollando como sigue: en 1897 se obtenía en la cuenca del Ruhr un caudal permanente de 3,1 metros cúbicos por segundo. Esta cifra osciló en los años siguientes de acuerdo con las variaciones de la economía; en 1918 alcanzó un máximo de 10,5 metros cúbicos por segundo. Luego siguió un descenso, sobre todo en 1923, año de inflación, hasta que en 1929 se llegó a 11,1 metros cúbicos por segundo. En treinta y dos años, el consumo casi se cuadruplicó (fig. 2). Más tarde, 12,6 millones de metros cúbicos, y el pantano de Henne, con 11 millones de metros cúbicos (figs. 3 y 4). El año 1904 fue de mucha sequía, unida a un incremento en el consumo de agua. La Confederación Hidrográfica del Ruhr, que entretanto se había constituido

en administración autónoma, consiguió por medio de subvenciones asegurar el abastecimiento regular de agua, y en 1905 decidió la construcción... Sección c-d. Sección e-f. Sección a-b. Figura 6. Corte transversal del muro de la presa Möhne.»

Traducción del documento de la página 285:

«Al reichsführer de las SS y jefe de la Policía, Heinrich Himmler. Reichsführer: Rost van Tonningen me ha contado que hace pocos días estuvo con Mussert, quien expresó su deseo de hablar con el Führer. Mussert aspira a llevar las riendas del poder en Holanda, y lo antes posible. Rost tiene la impresión de que Mussert está ya trabajando activamente para ello. Le comunico esto, reichsführer, sin pérdida de tiempo. Si me permite dar mi juicio, considero que en esta situación no procede encumbrar a Mussert. Las cosas se han puesto muy difíciles aquí. Se sabe que se intenta crear un segundo frente. La policía de seguridad ya le habrá informado que hace pocos días ha sido detenido el profesor de física y matemáticas, y teniente del Ejército holandés, George Jambroes, que después de la huelga de Amsterdam huyó a Inglaterra, donde fue instruido por el Secret Service y lanzado en paracaídas sobre Holanda como radiotelegrafista. Además, tenía la misión de formar un grupo de mil saboteadores, y distribuirlos en diecisiete zonas del país. Según las instrucciones recibidas, pronto se le agregarían diez radiotelegrafistas. Estos mil saboteadores destruirían cuanto se les mandase desde la Gran Bretaña. Esta orden concreta prueba que los ingleses abrigan la intención de atacar Holanda, tal vez dentro de seis semanas. No puedo imaginarme, reichsführer, que Mussert se haga cargo del mando en estas circunstancias. Con ello, la resistencia interior aumentaría en proporciones catastróficas. Le ruego que hable con el Führer, para que decida sobre el particular. Heil Hitler! Gruppenführer y teniente general de la Policía.»